№ 8 (923) август 2016 г.

Транспорт

8 (923)

Транспортная неделя в одном журнале

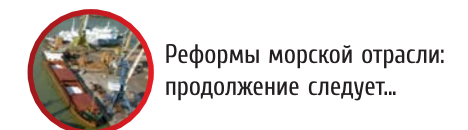
Транспорт

август 2016 г.

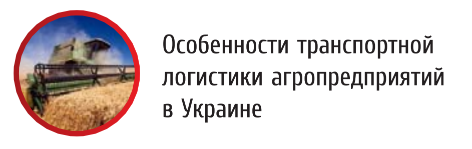
Издается с 1998 г.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

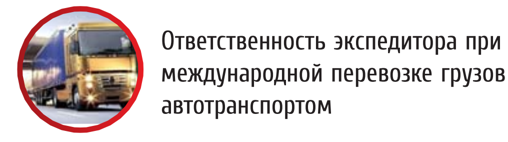
Рекордный экспорт зерновых: железнодорожники и зернотрейдеры подвели итоги работы в 2015/2016 маркетинговом году



Реформы морской отрасли: продолжение следует...



Особенности транспортной логистики агропредприятий в Украине



Ответственность экспедитора при международной перевозке грузов автотранспортом


ЮЖМОРМОНТАЖ
ЮММ



PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.



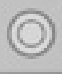
одноколейная линия
с шириной пути 1520 мм



наиболее протяженная ширококолейная
линия на территории Польши,
предназначенная для грузоперевозок



охватывает регион южно-восточной
Польши



итегрированная структура:
управляющий ж/д инфраструктурой
и перевозчик



связывает польско-украинскую
границу с Силезией



ПКП ЛХС это проверенный партнер
в бизнесе, фирма со стабильной
позицией на железнодорожном рынке
грузоперевозок



ПКП Металлургическая
Ширококолейная Дорога
22-400 Zamość
ул. Szczebrzeska 11
тел. +48 84 638 62 23
факс +48 84 638 52 36
info@pkp-lhs.pl



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

СОДЕРЖАНИЕ

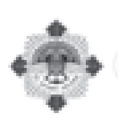
№ 8 (923) август 2016 г.

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288













ТЕМА НОМЕРА

Рекордный экспорт зерновых: железнодорожники и зернотрейдеры подвели итоги работы в 2015/2016 маркетинговом году

26 июля в помещении Морского вокзала Одесского порта проходило рабочее совещание по подведению итогов экспорта урожая зерновых грузов в 2015/2016 маркетинговом году. Там же железнодорожники и зерновики определили основные задачи по организации перевозок зерна нового урожая в 2016/2017 маркетинговом году (МГ). Организаторами совещания, которое еще принято называть "зерновым форумом", выступили Украинская зерновая ассоциация и ПАО "Укрзализныця".

В работе совещания приняли участие представители Министерства аграрной политики и продовольствия Украины, ПАО "Укрзализныця", в том числе регионального филиала "Одесская железная дорога", Украинской зерновой ассоциации, экспортеры и зернотрейдеры, контролирующие органы, представители портов юга Украины, специалисты припортовых элеваторов и зерновых комплексов, перевозчики, журналисты специализированных изданий.

Модератором межотраслевого рабочего совещания выступил начальник Департамента управления движением ПАО "Укрзализныця" Виталий Алейник.



2015/2016 МГ СТАЛ РЕКОРДНЫМ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ ГОСУДАРСТВА

Открывая рабочее совещание, замдиректора Департамента стратегии и экономического развития Министерства аграрной политики и продовольствия Украины Ярослав Черевичный выступил с докладом о предварительных итогах состояния рынка зерна в Украине в текущем маркетинговом году и прогнозах на следующий маркетинговый год. Он отметил, что особенностью 2015/2016 маркетингового года был высокий внешний спрос и большое предложение зерна на рынке (почти 71 млн т, при этом внутреннего потребления — 24 млн т).



"Сегодня можно констатировать, что в результате развития рыночной инфраструктуры, в основном портовой, в направлении увеличения объемов перевалки зерна, синхронизированной работы маркетинговой цепи и усиленного продвижения зерновой продукции мы получили в течение 2016 г. рекордные показатели экспорта украинского зерна", — заявил представитель Министерства аграрной политики.

Так, за указанный период было экспортировано 39,5 млн т. Из них объемы перевозок пшеницы составили 17,4 млн т, ячменя — 4,4 млн т, кукурузы — 17,4 млн т, около 300 тыс. т — других зерновых культур. По данным экспертов, на 1 июля 2016 г. переходящие запасы зерна составляли 7,2 млн т, из которых пшеницы — 2,7 млн т, ячменя — 0,6 млн т, кукурузы — 2,9 млн т.

"В начале прошлого сезона мы взяли хороший старт, самые высокие темпы экспортных отгрузок зерна в течение прошлого года были с сентября по декабрь. В это время экспортировалось приблизительно 3,7—4 млн т ежемесячно, а июль—октябрь вообще стали рекордными месяцами по объемам экспорта зерна. В целом, в июле—декабре было экспортировано 22 млн т — больше половины годового объема. Активным также был период с февраля по апрель 2016 г. В эти месяцы были зафиксированы очередные рекордные объемы ежегодных отгрузок", — отчитался Ярослав Черевичный.

Таким образом, 2015/2016 МГ стал рекордным за всю историю государства и почти вдвое превышает средний показатель объемов экспорта за последние 10 лет.

МОРСКАЯ ЗЕРНОПЕРЕВАЛКА: ПОРТОВЫЕ МОЩНОСТИ И ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ ЗЕРНОТЕРМИНАЛОВ

Как уже было сказано, производство зерна в Украине в последние годы установилось на уровне 70 млн т. При этом экспорт его значительно превышает внутреннее потребление. Под прогнозируемый зерновой потенциал небывалыми темпами начали расти портовые мощности. Причем, на сегодня темпы возведения зерновых терминалов опережают темпы производства зерна. По оценке аналитика ИА "АПК-Информ" Андрея Купченко, сегодня действуют 23 морских терминала общей мощностью 58 млн т в год, 11 речных мощностью 11 млн т. С учетом реализуемых проектов терминалы в ближайшее время достигнут мощности 70 млн т при экспорте 40 млн. Не случится ли ситуация, при которой зернотрейдеры будут буквально сражаться за зерно?

Эксперты проинформировали участников совещания, что за 1 полугодие 2016 г. крупнейшие экспортные объемы зерна направлялись через морские порты — 11,8 млн т, или 98% от общего объема (-88,6 тыс. т, или -0,1% к аналогичному периоду прошлого года). Больше всего зерна следовало через Одесский МТП (26%), Ильичевский МТП (25%), Николаевский МТП (22%) и ООО "Трансинвестсервис" (16,5%).

На встрече выступил также первый заместитель начальника администрации Одесского морского порта Руслан Сахаутдинов, который доложил о портовых мощностях по перевалке зерна, планах развития зерновых терминалов и общей инфраструктуры порта.

Из 39,5 млн т, которые Украина экспортировала в 2015/2016 МГ, доля Одесского порта составила более 10 млн т, т.е. четвертую часть общего объема. При этом впервые за всю историю порт за календарный 2015 г. переработал 8,6 млн т. Наряду с контейнерами и развитием инфраструктуры, зерно является прио-



ритетным направлением развития предприятия. И не только в последние годы, когда зерновые грузы оказались в тренде, а на протяжении практически более 200 лет существования порта. "В Одесском порту есть несколько проектов, связанных с зерновыми грузами. Наиболее знаковый — терминал на Андросовском молу (причал 1-з и элеватор на 240 тыс. т единовременного хранения), реализуемый совместно администрацией порта, компанией "Бруклин-Киев" и ее партнером известным зернотрейдером Louis Dreyfus Commodities. Несмотря на то, что объект не сдан как целостный комплекс, с момента запуска первых очередей через элеватор уже перевалено 3,3 млн т зерна. Портовый зерновой терминал "Олимпэкс Купе" продолжает развиваться: установлена вторая судопогрузочная машина на 3 причале, построена вторая станция разгрузки автотранспорта. Сейчас администрация компании приступила к строительству четвертой очереди, что позволит увеличить возможность единовременного хранения с 125 тыс. т до 185 тыс. т. В стадии реализации проект зернового терминала в тылу 7 причала с элеватором емкостью 75 тыс. т единовременного хранения, который строится совместно администрацией порта и компанией "Металзюкрейн". Сейчас завершена стадия проектирования реконструкции причала № 7 (после завершения работ длина его — 350 м). Ориентировочно в конце года начнутся работы. Компания "Новотех-терминал" приняла решение строить элеватор емкостью до 100 тыс. т. Развиваются и другие зерновые мощности порта, а также совместно со станцией Одесса-порт решается вопрос по развитию станционного парка", — сообщил первый замначальника администрации порта.

В настоящее время суммарная мощность единовременного хранения портовых элеваторов составляет 565 тыс. т. После реализации всех инвестиционных проектов она достигнет около 1 млн т.

Имеющиеся в порту зерновые мощности, а также строящиеся терминалы ставят перед администрацией порта вопрос о развитии железнодорожной инфраструктуры. По словам Р. Сахаутдинова, совместно со станцией Одесса-порт запланировано развитие станционного парка. Это позволит существенно увеличить пропускную способность станции. Ряд инвесторов подтвердили свое участие в этом проекте. "В настоящее время уже готова проектная документация, получено добро "Госстройэкспертизы", согласовываются нюансы договора о порядке финансирования поставки материалов и др. В ближайшее время совместно с железной дорогой приступим к реализации проекта. Несмотря на сложности реализации, решается вопрос об организации второго въезда на территорию порта", — проинформировал Р. Сахаутдинов.

УКРАИНСКОЕ ЗЕРНО МЕНЯЕТ ГЕОГРАФИЮ

В последние годы Украина поставляла зерно в страны Ближнего Востока и в Южно-африканский регион: Ливию, Египет, Сирию, Йемен, Тунис. Как известно, в этих странах происходят военные конфликты. Поэтому судовладельцы отказываются идти в эти зоны. Следовательно, стоимость фрахта повышается. Страховщики тоже быстро реагируют на такую ситуацию и требуют дополнительную плату за конкретный судозаход. Одним словом, стоимость доставки зерновых растет, а число судозаходов сокращается.

Зато вырос спрос на нашу продукцию в Китае, Японии, странах ЕС. Однако, по мнению В. Клименко, эти процессы не взаимосвязаны. После случившейся в США засухи правительства этих стран решили перестраховаться и, кроме своего основного поставщика, закупать зерно в других странах. "В результате начался процесс привлечения известных международных трейдеров. К примеру, китайская компания "Кофка" купила компанию "Нобл" и построила в Николаевском порту терминал. Японцы в свою очередь скупили несколько агробизнесов в США. И т.д. Тогда-то правительства этих стран обратили внимание на украинское зерно. Сейчас 30% зерна Украина поставляет в страны Юго-Восточной Азии. Во Францию — кукурузу и фуражную пшеницу", — прокомментировал глава Украинской зерновой ассоциации.



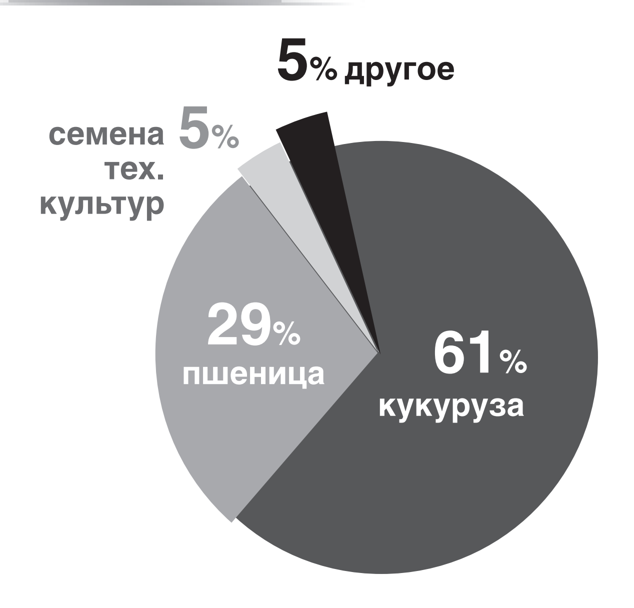


Рис.1 Структура экспортных перевозок зерновых грузов.

Среди импортеров украинской пшеницы — Таиланд, более 2 млн т. В целом азиатское направление становится основным после того, как традиционный импортер Египет сократил закупки на 19%, но остается главным потребителем этой культуры.

Ожидается рост экспорта кукурузы на 2 млн т больше, чем в прошлом маркетинговом году. Основные покупатели — Япония (14 млн т), страны ЕС (13 млн т). Главным импортером украинского ячменя, несмотря на сокращение закупок на 19%, остается Саудовская Аравия.

Одна из тенденций предстоящего МГ — прирост производства и экспорта нишевых культур — нута и гороха.

Во всем перечне отечественных экспортных перевозок зерновые грузы на 2 месте, их доля составляет 22,1% от общего экспорта. В структуре зерновых грузов 61% составляет кукуруза, пшеница — 29%, семена технических культур — 5%.

Основной страной, импортирующей украинское зерно в 1 полугодии 2016 г., была **Швейцария** — 6 млн т, что на 753 тыс. т, или на 14% больше, чем за 1 полугодие 2015 г.

На 2 месте **Турция** — 1,4 млн т (+268 тыс. т, или +23%).

Министерство экономики Турции издало директиву, которая запрещает ввоз кукурузы поставщикам, которые получили импортные лицензии после 10 апреля 2016 г. (запрет будет действовать до 30 ноября 2016 г.), учитывая, что запасы зерна в Турции находятся на достаточно высоком уровне после рекордного урожая зерновых, собранного в прошлом году. Это может существенно снизить объем поставок зерновых в страну в текущем и следующем сезоне.

Третья по объему страна-импортер — **Китайская народная республика.** Объемы поставок в КНР уменьшились на 366,9 тыс. т, или на 28%: уменьшились объемы перевозок кукурузы (-550 тыс. т), однако увеличились перевозки пшеницы (+180 тыс. т, или почти в 4 раза).

На 4 месте по экспорту зерновых из Украины **Египет** (+4,2 тыс. т, или +0,5%). После скандала с поставками в январе французской пшеницы, в мае карантинная служба Египта отказалась принять две партии пшеницы (из Польши и Канады), в которых были обнаружены следы рожков (несмотря на то, что уровень содержания грибка отвечал допустимой норме).

Данное решение может вновь заставить трейдеров задуматься о возможности участия в тендерах на закупку пшеницы, проводимых Египтом. При том, что закупочная кампания зерновых на внутреннем рынке Египта скоро завершится и стране придется запасаться продукцией на внешних рынках, а нежелание международных трейдеров участвовать в тендерах значительно усложнит импорт зерновых грузов.

Пятерку лидеров по объемам экспорта замыкает **Германия** (-276,5 тыс. т, или -25%).

В обсуждении актуальных проблемных вопросов принял участие президент Украинской зерновой ассоциации Владимир Клименко.

Он подчеркнул, что в 2016 г. в Украине планируется рекордный урожай зерновых и зернобобовых культур, особенно успешно уборочные работы проходят на юге и в центральной части страны. По предварительным итогам: в южных областях уже обмолочено 89% засеянных площадей и намолочено 14,7 млн т. Больше всего аграрии собрали зерна в Одесской области (3,5 млн т), Николаевской (2,2 млн т), Запорожской (2,1 млн т), Днепропетровской (2 млн т).

Средняя урожайность ранних зерновых на юге страны в т.г. составила 33,2 ц/га, при этом в Одесской зафиксировано 37,9 ц/га, в Николаевской — 32,4 ц/га, Запорожской области собрали 30,8 ц/га.

В 2015/2016 маркетинговом году Украина собрала один из крупнейших за последние годы урожай зерновых — более 60 млн т и побила рекорд по экспорту зерна — 39,42 млн т, что на 13% больше, чем в прошлом 2014/2015 маркетинговом году, когда экспортировалось 34,6 млн т зерна.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЗЕРНОПЕРЕВАЛКА: ИТОГИ 1 ПОЛУГОДИЯ

Железнодорожным транспортом за 2015/2016 маркетинговый год было перевезено 27,365 млн т зерновых, что на 1156 тыс. т, или на 4,4% больше, чем в предыдущем. То есть, железнодорожники перевезли почти 70% объема украинского экспорта зерновых грузов.

Экспортные тарифы ПАО "Укрзализныця" ниже транзитных в 2,8 раза, а уровень украинских тарифов ниже российских на 45—48%, белорусских — на 5%.

По информации, предоставленной Департаментом коммерческой работы ПАО "Укрзализныця", на



конец июля стоимость перевозки 1 т зерна составила: во внутреннем сообщении (на среднее расстояние 432 км) в инвентарном зерновозе — 160,8 грн.; в собственном вагоне — 140,7 грн. (115 грн. грузовой рейс + 25,7 грн. порожний); в экспортном сообщении (на среднее расстояние 631 км) в инвентарном зерновозе — 210,28 грн.; в собственном — 187,5 грн. (152,1 грн. грузовой рейс + 35,4 грн. порожний).

По информации, предоставленной специалистами Департамента коммерческой работы, в стоимости перевозок зерновых грузов (пшеница II класса) от доставки с поля до отправления из порта доля расходов, связанных с перевозкой железнодорожным транспортом, составляет 24,72%, а транспортная составляющая с учетом дополнительных услуг — 5,14%.

По итогам 1 полугодия 2016 г. в десятку лидеров по объемам перевозок зерновых грузов железной дорогой вошли следующие компании: ООО "Мелагрейн", ООО "ТЕП Транско", ООО "Кернел-трейд", ЧП "Атланта-Агро", ООО СП "НИБУЛОН", ООО "Первая логистическая компания", ООО "Транс-груп", ООО "ТЕК "Зектер", ООО "Укртранслогистика-2", ООО ТЭП "Вертикаль".

От одесских железнодорожников выступил исполняющий обязанности начальника регионального филиала "Одесская железная дорога" ПАО "Укрзализныця" Вячеслав Еремин. Он поднял вопрос сотрудничества с инвесторами: "У нас много региональных проектов по Одесской железной дороге, Одесскому порту, порту "Южный" и другим, в которые можно включаться заинтересованным лицам. Одесская магистраль открыта для сотрудничества, развития инфраструктуры с привлечением инвесторов для увеличения объемов переработки грузов железнодорожным транспортом, в том числе и зерна".

Отмечено, что за последние годы удалось удержать количество зерновозов за счет целевого финансирования, которое получила железная дорога, и диагностик, которые позволили продлить срок службы подвижного состава. "Почти 70% зерновозов отремонтировано именно на Одесской железной дороге, которая на сегодня является балансодержателем вагонов данного парка", — подчеркнул Вячеслав Еремин.

В докладах железнодорожников были представлены основные показатели работы железной дороги с зерновыми грузами.

Объемы перевозок зерновых грузов в экспортном сообщении в период 2011—2015 гг. составили 105 млн т, во внутреннем сообщении перевезено 8,5 млн т зерновых грузов.

За 7 месяцев 2016 г. ПАО "Укрзализныця" погружено 269592 зерновоза, в которых перевезено 18,36 млн т грузов, что больше по сравнению с 2015 г. на 21642 зерновоза, или 2,83 млн т.

Среднесуточная погрузка зерновозов составила 1266 вагонов, что больше, чем в 2015 г., на 110 вагонов.

В июле 2016 г. железнодорожники погрузили 40362 зерновоза, в которых перевезли 2,588 тыс. т, в т.ч.: жмых составил 175 тыс. т; зерно — 2014,9 тыс. т; зерновые грузы — 342,7 тыс. т.

В июле т.г. ежесуточно грузилось 1302 зерновоза, что больше соответствующего периода 2015 г. на 265 вагонов в сутки. В июле все заявки на перевозку зерновых грузов, как сообщили железнодорожники на межотраслевом совещании, были полностью удовлетворены. Хотя и подавались очень неравномерно, что видно на следующей диаграмме, опубликованной на официальном сайте ПАО "Укрзализныця".

Динамика заказов вагонов-зеновозов за июль 2016 г.

Погрузки зерна на экспорт на порты составили 897 вагонов ежесуточно (больше, чем за аналогичный период 2015 г., на 50 вагонов).

Общий оборот зерновозов составил 9,88 суток против 12,36 суток за аналогичный период прошлого года (-2,48 суток). Его сократили Донецкая, Приднепровская, Одесская и Юго-Западная железные дороги.

РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ПРОСТОЕВ ЗЕРНОВОЗОВ НА СТАНЦИЯХ

Рабочими станциями, совместно с грузоотправителями (экспортерами и экспедиторами) проведена значительная работа по сокращению про-

стоев зерновозов на подъездных путях элеваторов при погрузке. Среднее время нахождения зерновозов на станциях погрузки региональных филиалов ПАО "Укрзализныця" за 6 месяцев 2016 г. составило 20,84 ч., что меньше аналогичного периода 2015 г. на 4,73 часа.

Основные проблемы, возникающие при погрузке зерновозов, известны всем участникам процесса и не решаются уже много лет, наоборот, только усугубляются. Об этом говорит рост показателей простоя зерновоза, пояснили железнодорожники — за 6 месяцев 2016 г. по сравнению с аналогичным периодом 2015 г. простой увеличился на 1,63 ч. Простой зерновозов на подъездных путях припортовых станций составил 12,5 часа.

Среди причин задержек — режим работы большинства элеваторов, который не включает в себя работу в ночное время, выходные и праздничные дни. Проблема также в устаревшем техническом оборудовании большинства зернопогрузочных предприятий, что приводит к систематическим поломкам и увеличивает время погрузки вагонов.

Зернотрейдеры также вносят свою лепту. В частности, среди проблем неравномерное прибытие собственных и арендованных вагонов под погрузку зерновых; несвоевременное предоставление заявок на подачу вагонов, что затрудняет планирование работы железной дороги; подвоз зерна несоответствующего качества, которое железная дорога не может принять к перевозке, что приводит к уменьшению объемов погрузки и нерациональному использованию подвижного состава.

Увеличивает время нахождения вагонов под грузовыми операциями и нарушение клиентами норм времени погрузки и выгрузки; простой вагонов на станциях назначения и на подъездных путях в ожидании сертификатов и свидетельств, которые направляются получателю по почте или курьером. Ухудшает показатели железной дороги длительное оформление сопроводительных документов, в том числе путем проведения дополнительной экспертизы качества зерна предприятиями. В ходе операций погрузки/выгрузки грейдерным оборудованием подвижной состав получает различные дефекты.

За повреждение инвентарных зерновозов пользователей ожидают штрафные санкции. Согласно действующему законодательству предусматривается ответственность субъектов хозяйственной деятельности за повреждение грузовых вагонов в размере возмещения суммы убытков транспортной компании.

Железнодорожники доложили также о подготовке путевого хозяйства зернопогрузочных станций и подъездных путей элеваторов к перевозке зерна нового урожая. В частности, проведен ремонт путей, вагонных весов и элеваторного оборудования. По информации железных дорог, почти 95% элеваторов готовы к приему зерна нового урожая.

Не готовы к приему зерна 33 элеватора. Более предметно: в региональном филиале "Приднепровская железная дорога" не работают 5 элеваторов, а именно: ОАО "Розовский элеватор" ст. Магедово; ООО "Токмак-Зернопродукт" ст. Большой Токмак; КТ "Желев С.С. и компания", Камыш-Зорянский элеватор" ст. Камыш-Заря, КТ "Желев С.С. и компания" Мелитопольского элеватора" ст. Федоровка, ООО "Новоалексеевский элеватор" ст. Новоалексеевка.

В региональном филиале "Юго-Западная железная дорога" не работает элеватор ООО "Чудновский элеватор АИК" по станции Чуднов-Волынский, где в настоящее время на подъездном пути проводится реконструкция погрузочного оборудования.

В региональном филиале "Южная железная дорога" пять проблемных элеваторов, а именно: ПАО ГПЗКУ "Харьковский КХП № 2" станция Харьков-Балашовский, ЗАО "Колос" станция Шпаковка; ООО "Лозовской элеватор" станция Беляевка; ООО АПК "Агромир".

В региональном филиале "Одесская железная дорога" 21 элеватор не работает, среди них: ООО "Балтское ХПП", ОАО "Врадиевский элеватор", ОАО "Колосовский КХП", ЗАО "Раздельнянский элеватор", ОАО "Ренийский элеватор", ООО "Хлебная база № 77", ООО "ЛАД", ООО "Оптимус плюс", ООО "Первое Мая, Комбикормовый Завод", ОАО "Златодар", ООО "Воинская ХПП", ООО "Кубличский элеватор", ГП "Новоукраинский комбинат хлебопродуктов № 2" и другие.

В региональном филиале "Донецкая железная дорога" на начало августа не работал элеватор ДП "Сантрейд" станция Просяная, где проводятся работы по реконструкции предприятия.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ РЕСУРСЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЗЕРНОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Подвижной состав. В начале августа весь рабочий парк хоппер-зерновозов составил 12969 ед. Из них инвентарных (собственности филиала "Одесская железная дорога" ПАО "Укрзализныця") — 10836 и частных (в основном предприятий Украины) — 2133 ед. Как утверждают железнодорожники, этого достаточно, чтобы перевезти 40 млн т зерновых грузов в год.

Предприятие не планирует закупку вагонов-зерновозов по причине их более низкой по сравнению с универсальным подвижным составом — полувагонами — рентабельности. Зерновозы, как известно, сезонный подвижной состав, спрос на них неравномерный в течение года. Часть времени зерновозы простаивают "под забором", вернее под охраной, на территории железнодорожных парков. Позволить себе роскошь иметь сезонный подвижной состав железная дорога на сегодняшний день не может.





В этой ситуации крупные зерновые холдинги обзавелись собственными зерновозами. С одной стороны, это позволяет удовлетворять запросы своих предприятий, с другой — зарабатывать на аренде.

При перевозке в частном вагоне собственник платит транспортную составляющую, но экономит на вагонной, которая взимается при перевозке в инвентарных вагонах. Плюс также в том, что собственник может задерживать зерновоз под операциями погрузки/выгрузки или использовать в качестве складов на колесах, не опасаясь штрафных санкций.

Железнодорожники на своих мощностях ремонтируют не только инвентарные зерновозы, но и частные хоппер-зерновозы. Все вагоноремонтные предприятия ПАО "Укрзализныця" аттестованы и имеют право выполнять ремонт данного подвижного состава. С начала 2016 г. и по состоянию на начало августа предприятиями отремонтировано 4038 вагонов: собственности ПАО "Укрзализныця" восстановлено 3086 зерновозов, из них 3032 — деповским и 54 — капитальным ремонтом. Хоппер-зерновозов собственности частных предприятий Украины отремонтировали 952, из них 945 — деповским и 7 — капремонтом.

Пропускная способность. Расширение прилегающей железнодорожной инфраструктуры порта (терминала) — не без оснований считают железнодорожники — должно осуществляться в соответствии с развитием портовых мощностей.

Порты и припортовые элеваторы способны грузить 3130 вагонов-зерновозов в сутки. Из них 2845 вагонов — через элеваторы и склады, 285 вагонов — по прямому варианту.

Пропускная способность станции Одесса-порт составляет 16 пар поездов в сутки (900 вагонов). Суммарная перерабатывающая способность всех зерновых терминалов, примыкающих к станции, составляет 833 вагона.

Станция Николаев-Грузовой при пропускной способности 13 пар поездов в сутки (740 вагонов) обслуживает предприятия с общей перерабатывающей способностью около 700 вагонов.

Станция Октябрьская имеет пропускную способность 11 пар поездов в сутки (627 вагонов) при способности порта по выгрузке в 849 вагонов.

Всего на железных дорогах Украины с погрузкой зерна и зерновых работают более 530 станций. Их возможности, с учетом технических возможностей элеваторов, составляют 11 тыс. вагонов ежесуточно. Из них 52 станции с пропускной способностью более 50 вагонов зерна в сутки.

Заключение

В 2016/2017 МГ железнодорожники прогнозируют увеличение объемов зерновых перевозок не только в связи с ростом урожайности, но и с введением ограничения веса автомобильных транспортных средств (пост. КМУ от 21.10.2015 г. № 869 "О внесении изменений в пункт 22.5 Правил дорожного движения").

В целом данное ограничение должно защитить украинские дороги, разрушенные недофинансированием и национальным разгильдяйством, и в этих условиях особое значение приобретают железнодорожные перевозки, в том числе зерновых грузов.

В целом железная дорога готова к перевозкам 2016/2017 МГ. Как записано в протоколе встречи, и участники, и организаторы форума планируют сделать такие межотраслевые встречи ежегодными, ведь именно на них определяются проблемные вопросы зерновой логистики и намечаются пути их решения, а зернотрейдеры могут одновременно урегулировать все аспекты транспортировки зерновых грузов железной дорогой.

ПИНЧУК Алиса,
ОВРУЦКАЯ Татьяна

Подразделение «ЛГ Экспедиция» АО «Летувос гяляжинкяляй» предлагает свои услуги на благоприятных условиях:

- Перевозка грузов по Литовской железной дороге;
- Экспедирование грузов по железным дорогам других стран;
- Выбор оптимальных маршрутов и тарифов;
- Информация об условиях перевозки грузов и согласование их с условиями железнодорожных перевозок в других странах;
- Поиск и отслеживание вагонов по Литве и за рубежом;
- Специальные тарифы при перевозке контейнеров поездом «ВИКИНГ» по маршруту Драугисте (Клайпеда) – Колядичи (Минск) – Ильичёвск (Одесса) и обратно;
- Дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов по железной дороге.

По поводу услуг по железнодорожной логистике обращаться:

АО «Летувос гяляжинкяляй»
Дирекция по грузовым перевозкам
Отдел «ЛГ экспедиция»

Тел.: (+370 5) 269 3244, 269 3231,
269 3594, 269 3239, 269 3254
Факс: (+370 5) 269 3487
Эл. почта: lg.ekspedicija@litrail.lt

Mindaugo g. 12/14,
LT-03603 Vilnius
Lietuva



ОРГАНИЗАТОР:



ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ:

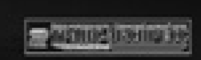




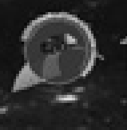


ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕДИАПАРТНЕР:



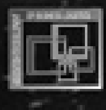


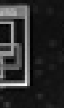
МЕДИАПАРТНЕРЫ:

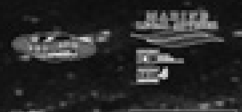




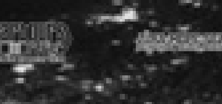


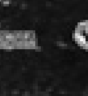




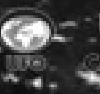


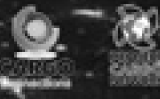












III МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕРНОМОРСКО-КАСПИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ 2016

19-21 сентября 2016, Батуми, Грузия

Отель «Sheraton»

www.viva-consult.com.ua +38 (067)-523-95-22 info@viva-consult.com.ua

Реформа ГФС: от планов к практическим результатам

Под таким лозунгом 17.08.2016 г. глава Государственной фискальной службы Украины Роман Насиров провел очередной брифинг, призванный осветить некоторые важные моменты в деятельности возглавляемого им ведомства. Среди них: наполняемость бюджета всех уровней, состояние дел с возмещением НДС, вопросы оптимизации штата, проблема утечки кадров по причине низкой оплаты труда в органах фискальной службы, реформирование таможни, достижения в процессе детенизации бизнеса.



ОТЧЕТНЫЕ ДАННЫЕ ПО НАПОЛНЯЕМОСТИ БЮДЖЕТА ЗА 7 МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА

Согласно данным, озвученным Р. Насировым в ходе брифинга, при плане на 2016 г. в 607 млрд грн. (в общий фонд госбюджета) поступления за январь—июль 2016 г. составили 322,7 млрд грн., что превышает аналогичные показатели 2015 г. на 24,5%. При этом, подчеркнул глава ведомства, в январе—июле т.г. среднемесячные показатели бюджетных поступлений составили 46 млрд грн., а в августе—декабре этот показатель возрастет до 57 млрд грн.



Р. Насиров отметил, что план на т.г. на 20% превышает прошлогодний. "Мы все надеемся, что экономика Украины будет расти такими же темпами", — пояснил глава ведомства.

Р. Насиров отметил, что из 322 млрд грн., собранных за 7 месяцев, бизнесу возместили 48 млрд грн. НДС, что в 1,4 раза больше, чем за аналогичный период 2015 г. До конца года эту сумму планируют удвоить — до 96 млрд грн. Возмещение осуществляется в хронологическом порядке в соответствии с очередностью, в первую очередь сумм, задекларированных плательщиками в текущем году. Нарастить темпы возмещения НДС в ведомстве планируют в т.ч. за счет сокращения до конца текущего года срока такого возмещения — с трех месяцев до двух после подачи декларации. В течение одного месяца после подачи компанией декларации будет проводиться камеральная проверка, а в течение второго месяца — НДС будет возмещен.

В местные бюджеты в январе—июле обеспечено поступление 77,9 млрд грн., а прирост платежей составил 46,4%, или 24,7 млрд грн. При этом в июле прирост платежей в местные бюджеты составил 47,8%, или 4,1 млрд грн. По словам главы ведомства, перевыполнение достигнуто за счет акцизного налога (на 4,5 млрд грн.), налога на прибыль (на 3,6 млрд грн.), налога на доходы физлиц (на 3,0 млрд грн .), НДС (на 2,5 млрд грн.).

ОБ ОПТИМИЗАЦИИ ШТАТНОЙ СТРУКТУРЫ И ПРОБЛЕМАХ СО ШТАТНЫМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ

По словам руководителя ведомства, ГФС сократила свой штат с 59 тыс. ед. почти до 42 тыс. ед. Р. Насиров отметил, что сэкономленные на сокращении штата средства будут использованы для увеличения фонда оплаты труда оставшихся сотрудников.

Как отметил Р. Насиров в интервью *Деловой столице*, зарплаты повысить пока не удалось: увольнение сотрудников предусматривает выплату отпускных, "выходных" и т.п. Т.о., освободившиеся средства можно будет использовать для увеличения зарплат только с сентября. После этого сотрудники будут получать на руки около 5 тыс. грн.

При этом глава ведомства подчеркнул, что дальнейшие сокращения не планируются. "Я бы сказал, что кое-где мы уже даже перестарались. Например, пункты пропуска на западной границе. На украинской стороне сегодня работает примерно на 30% меньше таможенников, чем на польской, венгерской, румынской. И это при том, что на пунктах пропуска мы старались не сокращать людей. Сейчас мы говорим о необходимости увеличения количества таможенников. Думаю, со временем мы сможем сделать некоторое перераспределение кадров внутри службы, но это станет возможным только после того, как ГФС станет единым юрлицом", — отметил он.

При этом руководитель фискальной службы подчеркнул, что лучшие кадры, ранее работавшие в структуре налоговой милиции, уже покинули ее ряды и перешли на работу в Национальное антикоррупционное бюро Украины по причине более высоких окладов. По его словам, разница в уровне заработной платы в различных органах в дальнейшем будет оставаться проблемой и создавать конкуренцию. "Очень скоро будет реальная конкуренция за специалистов", — отметил Р. Насиров.

ВОПРОСЫ РЕФОРМИРОВАНИЯ

По словам председателя ГФСУ, до конца августа в составе ГФСУ уже заработают мобильные бригады для борьбы с таможенными нарушениями, а уже в сентябре они активизируют деятельность. Более того, Р. Насиров пообещал до 20 августа т.г. открыть в стенах адмінздания ГФС так называемый "таргетинг-центр" — Межведомственный целевой центр (официально Центр начал работать 29.08.2016 г. — **ред.**).

Роман Насиров сообщил, что руководителем Межведомственного центра был назначен сотрудник фискальной службы Александр Власов, ранее возглавлявший Главное межрегиональное управление оперативного обеспечения зоны проведения антитеррористической операции ГФС.

"Кроме запуска мобильных групп, мы активно внедряем систему фото- и видеофиксации на таможнях. Эта система, представленная недавно на Киевской таможне в пункте пропуска для воздушного сообщения "Борисполь-аэропорт", будет внедряться на других региональных таможнях Украины уже с сентября", — заявил глава ведомства. "На первом этапе процедура видеофиксации проведения таможенного досмотра будет введена на Киевской, Киевской городской, Львовской, Одесской, таможнях", — добавил он.

ДОСТИЖЕНИЯ В ПРОЦЕССЕ ЛЕГАЛИЗАЦИИ ВЭД И БОРЬБЫ С КОНТРАБАНДОЙ

"В июле мы собираем 14 млрд (НДС при растаможивании товаров — **ред.**), в августе, я думаю, что эта цифра будет 14,5, а может почти 15 млрд гривен", — заявил Р. Насиров. Он отметил, что в настоящее время меры по детенизации бизнеса, борьбе с контрабандой и нарушениями на таможне приносят в госбюджет дополнительные 40%, или 4 млрд грн. ежемесячно. По его словам, такого эффекта, в частности, удалось добиться за счет более корректного определения таможенной стоимости и классификации товаров.

При этом, по мнению председателя ГФС, общие потери от злоупотреблений на таможне в настоящее время не так значительны и исчисляются в миллионах гривен (а не миллиардах — **ред.**). "Общие потери от них можно назвать, но это будут не такие большие суммы. Это будут фактически миллионы гривен", — отметил Р. Насиров.



О РАСПРЕДЕЛЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МЕЖДУ ВЕДОМСТВАМИ

В ходе брифинга представителей СМИ заинтересовал вопрос о готовности ГФС передать функции администрирования налоговых баз данных непосредственно Минфину либо госпредприятию при Минфине, как это предусматривает проект изменений в Налоговый кодекс.

Глава ГФС высказал мнение, что администрированием налоговых баз данных должна продолжать заниматься ГФС, а за Минфином необходимо закрепить выполнение политических функций. "С точки зрения Государственной фискальной службы наш ответ очень прост — Министерство занимается политикой, а Государственная фискальная служба занимается администрированием. Понятно, что базы данных — это вопрос администрирования", — заявил Р. Насиров.

Также глава ГФС отметил, что по данному вопросу ГФС консультировалась с МВФ, и там считают, что такой шаг является "абсолютно некорректным". "С одной стороны, я был бы даже не против, чтобы кто-то занимался администрированием баз данных. Это очень больной вопрос. Начиная с того, что у нас нет дата-центра. Нужны достаточно большие инвестиции, в первую очередь в серверы, для обеспечения работы этих баз данных", — заявил Р. Насиров. Тем не менее, по его словам, ГФС справляется со своей задачей администрирования баз данных, т.к. ранее случавшиеся сбои, утечка информации, вмешательства и пр. остались в прошлом.

О ДЕКЛАРИРОВАНИИ РАСХОДОВ ЧИНОВНИКОВ ЧЕРЕЗ ЭЛЕКТРОННЫЙ СЕРВИС

Отдельный интерес представителей СМИ вызвал вопрос о планируемых сроках подачи е-декларации руководителем фискального ведомства.

В ходе брифинга представители СМИ напомнили, что 15 августа Национальным агентством по вопросам предотвращения коррупции была запущена система е-декларирования (несмотря на отсутствие необходимого аттестата от Госспецсвязи). При этом, согласно закону о противодействии коррупции, в 2016 г. расширенные электронные декларации должны подать в 60-дневный срок после запуска системы е-декларирования должностные лица, занимающие ответственное и особо ответственное положение, среди которых и председатель ГФС. Участников брифинга интересовали сроки, в которые Р. Насиров собирается воспользоваться данным сервисом для исполнения положений антикоррупционного законодательства.

Р. Насиров отметил, что намерен дождаться повышения уровня безопасности электронного декларирования и подать е-декларацию в сентябре т.г. "Еще есть два месяца до завершения процесса декларирования. Думаю, много людей так или иначе будут заполнять эти декларации в сентябре—в начале октября", — сказал он. По убеждению Р. Насирова, уже через две недели соответствующие службы смогут сделать все необходимое для защиты информации, чтобы "люди не волновались".

Мирослав Продан: "Мы заинтересованы в конструктивном диалоге с общественностью"



Современное состояние и перспективы имплементации норм Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли, а также новации фискальной службы в таможенной сфере — темы, обсуждаемые в ходе заседания комитета по вопросам таможенного дела Общественного совета при ГФС 19.08.2016 г. В заседании принял участие и.о. зампредседателя ГФС М. Продан.

Участники заседания, в частности, рассмотрели актуальные вопросы внешнеэкономической деятельности предприятий и высказали свои замечания и предложения в этом направлении.

"Государственная фискальная служба выступает за открытый и конструктивный диалог с бизнесом. Поэтому наша позиция — обсуждение всех законодательных изменений с общественностью и предпринимателями. Считаю, что Общественный совет и комитеты, действующие в его



составе, являются той эффективной дискуссионной площадкой, на которой находятся оптимальные пути решения актуальных вопросов", — отметил М. Продан.

Он также отметил, что на сегодняшний день в соответствии с определенными задачами в рамках имплементации Соглашения ВТО в службе уделяется значительное внимание актуализации информации на веб-портале, которая является полезной для налогоплательщиков. Так, в частности, популярностью среди плательщиков пользуется раздел "Таможенное дело" (составляющая инструмента "Интерактивная карта") общедоступного информационно-справочного ресурса. Кроме того, в регионах действуют Центры обслуживания плательщиков, предоставляющие широкий спектр услуг, в частности консультации и разъяснения.

В свою очередь, представители общественности предложили разработать ряд рекомендаций, которые позволят ГФС усовершенствовать работу в этом направлении. Договорились участники встречи и о совместной работе над улучшением функционирования автоматизированной системы "Единое окно", внедренной с 1.08.2016 г. на таможнях.

"Сегодня как для пользователей "единого окна", так и для нас, контролирующих органов, действует переходный период. Это новая система, работа которой на первом этапе, конечно, не может быть совершенной. Мы уже видим ряд моментов, которые нужно улучшить или откорректировать. Над этим активно работают наши специалисты. Облегчить эту работу могут и налогоплательщики своими предложениями и замечаниями", — отметил М. Продан.

Во время заседания также обсуждались вопросы изменения лимита стоимости необлагаемых НДС товаров, ввозимых в международных почтовых и экспресс-отправлениях, предложения по внедрению Комбинированной номенклатуры ЕС в части классификации товара по коду 63090000 "Одежда и другие изделия, бывшие в употреблении" и т.п.

В завершение встречи участники также договорились о дальнейшем обсуждении всех предложений после их доработки, сообщает пресс-служба ГФС.

Отраслевое регулирование

Мининфраструктуры готовится представить транспортную стратегию Украины для публичного обсуждения

Мининфраструктуры Украины активно сотрудничает с Еврокомиссией над проектом пересмотра "Национальной транспортной стратегии 2030" и административной реформой. В настоящее время министерство совместно с ЕС определили приоритеты и общее видение, на основе которых и будет сформирована стратегия. Об этом 16.08.2016 г. заявил на брифинге министр инфраструктуры Украины В. Омелян.



"Мы завершаем первый этап подготовки "Национальной транспортной стратегии до 2030 года". Это будет ключевой документ, который определит дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры, которая станет локомотивом развития украинской экономики. Надеюсь, стратегия будет представлена в течение 3—4 месяцев, максимум через полгода", — отметил министр.

По его словам, Транспортная стратегия базируется на положениях Соглашения об ассоциации и Стратегии устойчивого развития Украины-2020 и охватит все запланированные реформы и направления работы, включая административную реформу Мининфраструктуры.

Определено пять основных приоритетов Транспортной стратегии:

➤ 1. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Как отметил министр, совершенствование управления и прозрачность транспортного сектора является неотъемлемой частью стратегии борьбы с коррупцией. Благодаря дерегуляции и либерализации станет возможным привлечь частных операторов в транспортный сектор Украины, а благодаря внедрению принципов корпоративного управления госпредприятиями, можно будет существенным образом улучшить показатели их работы.

Кроме того, в Мининфраструктуры надеются провести и реформу госуправления. После чего госучреждения станут беспристрастными регуляторами.

В проекте стратегии министерство учитывает, что оно регулирует разные транспортные отрасли и обещает предложить подход интеграции транспортных систем для нужд потребителей (и таким образом увеличит прибыль от имеющихся в его распоряжении фондов).

➤ 2. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВЕННЫХ И ЭФФЕКТИВНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Предусматривается применение подхода интегрированных транспортных систем для нужд потребителей, что т.о. увеличит прибыль от имеющихся в распоряжении фондов. Также предполагается внедрение новых технологий для повышения эффективности функционирования транспорта и предоставления услуг.

Поддержание в надлежащем состоянии существующей инфраструктуры будет превалировать над проектами привлечения новых инвестиций.

Планируется повышение энергосбережения и внедрение экологической политики.

Кроме того, будет вестись работа по устранению существующих препятствий для развития логистики и мультимодальных решений в рамках национальных коридоров, по интеграции в TEN-T и улучшению условий транзита.

➤ 3. ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСТОЙЧИВОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТА

Достаточное и надежное финансирование транспортной инфраструктуры (прямые и косвенные налоги, др. неналоговые поступления) является обязательным условием обеспечения стабильного предоставления транспортных услуг.

Введение принципа "платит пользователь" и введение механизма целевого финансирования транспорта. Необходимо поддержать привлечение частного капитала при условии наличия экономических преимуществ его привлечения. Поддержка диалога с МФО является залогом развития транспортного сектора.

Предоставление госфинансирования должно осуществляться на основе прозрачного механизма приоритизации, экономической эффективности и прозрачности госзакупок. Установление открытой коммуникации и раскрытия информации по планированию использования бюджетных средств и фактических расходов.

➤ 4. ПОВЫШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И НАДЕЖНОСТИ

Усилия будут направлены на уменьшение угрозы транспорта для жизни людей, особенно в городах, и повышение безопасности пользователей транспорта.

➤ 5. ПОВЫШЕНИЕ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ И РЕГИОНАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

К 2030 г. планируется повысить городскую мобильность, а также региональную интеграцию. В Мининфраструктуры ожидают, что доступные общественные перевозки и региональное транспортное сообщение стимулируют развитие региональных кластеров и мобильность рабочей силы.

Также в ходе брифинга министр сообщил, что начинаются первые собеседования по набору людей в технический офис поддержки реформ, который примет непосредственное участие в формировании и имплементации Транспортной стратегии.

"Сегодня (16.08.2016 г. — **ред.**) пройдут собеседования на должность руководителя офиса и главного координатора юридического направления", — отметил министр.

Министр подчеркнул, что независимые специалисты Технического офиса будут заниматься реформой дорожного фонда, созданием морской и железнодорожной администрации, децентрализацией, борьбой с коррупцией, прозрачной приватизацией и т.п. В целом, технический офис будет состоять из 21 человека.

"Благодаря Техническому офису поддержки реформ мы существенно увеличим профессиональную мощность министерства. Создание данного офиса является частью административной реформы. Технический офис… станет инкубатором кадров для новой структуры министерства", — отметил В. Омелян.

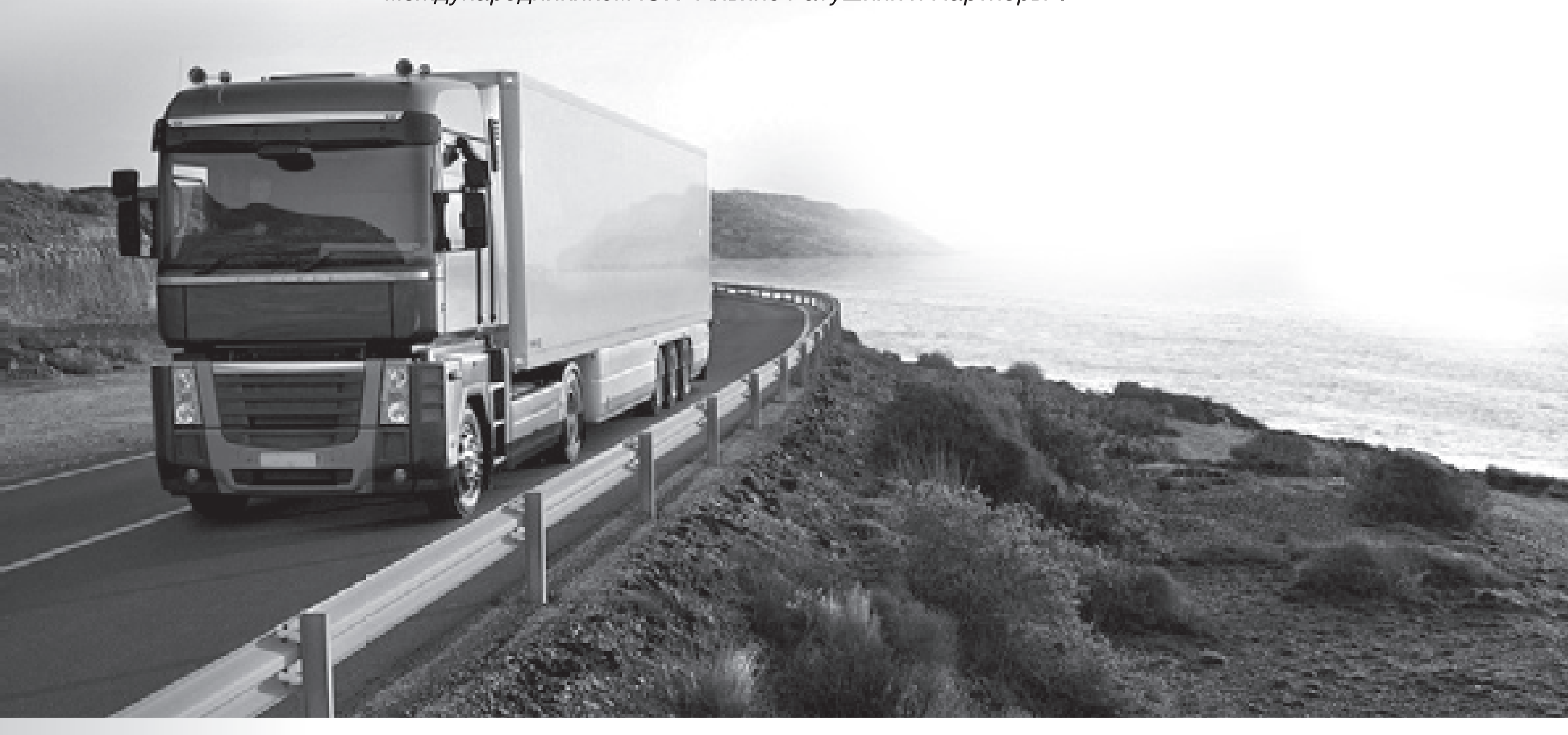
Также он напомнил, что подготовка Транспортной стратегии и создание Технического офиса поддержки реформ осуществляются при технической и финансовой поддержке Евросоюза.





Транспортная индустрия на пути реформ. Технический осмотр как составная часть глобальных изменений

Транспортная индустрия не может функционировать замкнуто, транспортные потоки интернациональны, поэтому нам необходимо быстро и эффективно проводить реформы. Требуется унификация норм и стандартов, без этого невозможно включиться в работу международного сообщества. Одним из основных приоритетов неизменно остается трансформация норм национального законодательства и приведение его в соответствие с требованиями ЕС. Общественные обсуждения, а также обсуждения в среде профессиональных объединений и сообществ показывают неизменно высокий интерес к данным изменениям. Представители журнала "Транспорт" присутствовали на одном из таких обсуждений, и мы предлагаем вниманию наших читателей интервью с экспертом Владимиром Ратушняком, юристом-международникиком ЮК "Альянс Ратушняк и Партнеры".





— Каков характер обязательств, возлагаемых на Украину Соглашением с ЕС?

— Подписав Соглашение об ассоциации с Евросоюзом 16 сентября 2014 г., Украина взяла на себя достаточно серьезные обязательства. В указанном Соглашении очень детально урегулированы не только сами обязательства, но и сроки их реализации. Необходимо отметить, что Украина и Евросоюз очень основательно подошли к данному вопросу. Соглашение фактически является дорожной картой унификации украинского законодательства к требованиям Евросоюза. Соглашение очень объемное, полагаю, что не все его изучили досконально. Собственно, это дело профессионалов. Они должны четко во всем ориентироваться. А нам нужно понимать, что Украина взяла на себя очень серьезные обязательства, которые носят комплексный характер и, реализовав положения Соглашения, мы получим колоссальный эффект.

— Каким образом это отразится на национальном транспортном праве?

— Реализуя положения Соглашения об ассоциации, Украина адаптирует национальное законодательство. Это повлияет на работу целого ряда отраслей экономики, в том числе изменения коснутся и транспортной отрасли. Причем, изменения в транспорте будут достаточно основательными. И тут я должен расстроить всех, кто надеется на косметический характер изменений. В действительности изменения будут иметь глобальный характер. Меняется не только регулирование, внедряется абсолютно новая концепция управления транспортом, а она не имеет ничего общего с сегодняшними подходами, которые безнадежно устарели.

В главе 7 "Транспорт" Соглашения об ассоциации с Евросоюзом изложен список директив и регламентов, которые необходимо внедрить в национальное законодательство.

— Какова основная проблема украинской транспортной сферы на пути реализации данных положений?

— Проблема состоит в том, что мы катастрофически отстаем от цивилизованного мира как в вопросе законодательного регулирования, так и в вопросах технических, экологических и других требований. Мы можем констатировать, что в сфере автомобильного транспорта имеется целый ряд серьезных проблем, в т.ч.: нелегальные перевозки, включая пассажирские, несоответствующий уровень качества и безопасности перевозок, проблемы в вопросах лицензирования и организации автомобильных перевозок, проблемы социальной защиты персонала, низкая энергоэффективность автомобильного транспорта, плохие дороги, устаревший подвижной состав, несоответствие экологическим требованиям, массовые нарушения правил техники безопасности на транспорте, весовых и габаритных параметров, правил дорожного движения и т.д.

— Какие Вы видите пути решения сложившейся ситуации?

— Потребители транспортных услуг, а это пассажиры и коммерческие заказчики, хотят получить хорошую, качественную услугу за приемлемую цену. Они давно хотят изменений. И они проголосуют кошельком, как только будет такая возможность. Для этого всего лишь необходимо предоставить возможность выбора. Не сомневайтесь, выбор будет сделан мгновенно.

Всем нужно понимать, что Украина уже фактически строит экономику открытого типа, этот вопрос уже решен, и только вопрос времени, когда будут появляться новые операторы, в т.ч. заходить в Украину иностранные операторы, они уже понемногу начинают работать. А как только будут приняты современные нормы и правила регулирования, нас ожидает конкуренция. И поверьте, не все этому рады, поэтому есть элемент сопротивления…

— Какие советы представителям бизнеса автоперевозок Вы могли бы дать, чтобы они не оказались в числе аутсайдеров?

— Читайте Соглашение, знакомьтесь с соответствующими законопроектами, готовьтесь заблаговременно, вносите изменения в свои производственные планы, закупайте технику, которая соответствует современным требованиям, чтобы быть готовым к изменениям.

На рассмотрение вынесен проект Закона Украины "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в сфере автомобильного транспорта с целью приведения их в соответствие с актами Европейского Союза" (№ 4683). Законопроект достаточно сложный и объемный. Указанным законопроектом предлагается имплементировать нормы около 10-ти актов законодательства ЕС в сфере автомобильного транспорта. До сегодняшнего дня законопроект вносился на рассмотрение в Верховную Раду несколько раз, прогнозировать сроки его принятия сложно. Однако изменения, которые в нем заложены, очень значительные и будут иметь влияние на всю индустрию транспорта, документ достаточно объемный и, к тому же, сложный.

Как отмечается в пояснительной записке к законопроекту № 4683, развитие автомобильного транспорта является стратегическим направлением государственной экономической политики Украины. Законопроект нацелен на то, чтобы содействовать созданию соответствующих условий для водителей, повышению ответственности перевозчиков и водителей транспортных средств, внедрению европейских условий допуска к рынку перевозок, эффективному потреблению ресурсов и уменьшению техногенного воздействия автомобильных транспортных средств, повышению уровня безопасности на транспорте.

— То есть можно сказать, что реформы в транспорте идут полным ходом?



— Нет. Реформы в транспорте существенно отстают. У нас есть четыре основные направления реформирования, а именно:

- установка и использование ограничителей скорости. Это для того, чтобы автобусы и маршрутки, а также коммерческий транспорт даже при огромном желании водителей не превышали допустимые пределы скорости. Это, как вы понимаете, вопрос безопасности;

- унификация разрешенных размеров и веса ТС при осуществлении перевозок. Это также вопросы безопасности, экологичности и сохранения инфраструктуры, в первую очередь дорог и путепроводов;

- гармонизация социального законодательства. Это в первую очередь вопросы социального характера для работников автомобильной индустрии и, как следствие, вопросы безопасности на транспорте (контроль времени работы и отдыха водителей, обязательный контроль режимов работы в т.ч. с помощью тахографов);

- внедрение проверок пригодности автомобилей и прицепов к эксплуатации. Это и есть технический осмотр. Его основная задача — контроль технического состояния ТС на предмет исправности и допустимости к эксплуатации и связано это с безопасностью и экологичностью.

Так вот, темпы реформ в транспорте отстают, в этом можно убедиться, посетив раздел "Навигатор" Соглашения на ресурсе http://www.eurointegration.com.ua/navigator/.

Все дело в том, что Верховная Рада не проголосовала законопроект, о котором шла речь выше.

Понимая ситуацию, Министерство инфраструктуры пытается на уровне подзаконных актов хоть как-то исправить ситуацию, что очень правильно. На сегодняшний день есть надежда, что министерство найдет поддержку в КМУ. В таком случае некоторые элементы устаревшего регулирования на уровне подзаконных актов могут быть существенно обновлены. Это хорошая возможность. Ее нужно реализовать.

— Каким образом планируется адаптировать национальное законодательство? И каким образом директивы ЕС будут работать в Украине?

— Украина не входит в ЕС и этот вопрос на сегодня практически даже не стоит на повестке дня, более того, в ближайшем будущем не будет ставиться. Однако очень многие достаточно вольно, и я бы сказал, не совсем корректно, трактуют Соглашение об ассоциации с Евросоюзом от 16 сентября 2014 г.

Указанное Соглашение не регулирует вопрос вхождения Украины в ЕС. С помощью этого Соглашения Украина унифицирует свое национальное законодательство в соответствии с нормами ЕС. Поскольку Украина не является членом ЕС, то на ее территории не могут действовать директивы и регламенты ЕС. Таким образом, необходимо принимать законы, которые имеют идентичное регулирование. Других вариантов не предусмотрено. Я называю этот процесс "построить Европу в Украине". Многим нравится, как все работает в Европе, но не все хотят изменений в Украине… Скоро в Украине регулирование будет точно такое же, как в Европе. Как говорится, со всеми вытекающими последствиями…

— А почему вопрос технических осмотров вызвал такое бурное обсуждение?

— Вопрос проведения обязательного техосмотра ТС фактически решен, они будут проводиться. Открытыми остаются некоторые технические аспекты…

Директива Совета 2009/40/ЕС 2009 г. о проверке пригодности к эксплуатации автомобилей и автоприцепов.

Проверка пригодности должна быть внедрена:

— до декабря 2015 г. — для всех ТС в международных грузовых перевозках;

— до декабря 2017 г. — для всех ТС в международных пассажирских перевозках;

— до декабря 2019 г. — для всех иных ТС.

Уровень газовых выбросов механических ТС должен соответствовать таким параметрам:

— для дизельных двигателей — Евро-4;

— для бензиновых двигателей — Евро-3.

В случае несоответствия уровня газовых выбросов максимально допустимым значениям ТС не допускаются к эксплуатации.

Фактически вся реформа автотранспортной отрасли базируется на определенных требованиях, это в первую очередь соблюдение технических параметров и стандартов, исправность, безопасность и экологичность ТС.

Для тех, кто интересуется вектором развития транспортной индустрии, следует обратить внимание, что в целом идеология изменений в транспортной индустрии базируется в т.ч. на требованиях безопасности (1), экологичности (2), энергоэффективности (3), доступности (4). Белая книга транспорта ЕС описывает концепцию развития и предусматривает построение конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системы с развитой инфраструктурой, что в результате должно иметь прямой положительный эффект на рост экономики в целом, улучшать благосостояние, создавать рабочие места, способствовать доступности… А теперь посмотрите на реальное состояние подвижного состава, транспортной инфрастуркутры, и станет очевидным, что новое регулирование затронет практически всю отрасль.

Мы понемножку меняем регулирование. Как вы знаете, 1.01.2016 г. вступил в силу экологический стандарт Евро-5 (в ЕС он начал действовать в конце 2009 г.). В ближайшем будущем планируется ввести техосмотры. У многих возникает вопрос, смогут ли после законодательных изменений эксплуатироваться в Украине старые допотопные ТС с более низкими экологическими стандартами, смогут ли они пройти техосмотр и будут ли они допущены к эксплу-





атации? В этом вопросе много технических аспектов, но в целом, все идет к тому, что техника, не отвечающая стандартам, будет сниматься с коммерческой эксплуатации, и об этом думать нужно уже сегодня. Старые дымящиеся грузовики и автобусы не смогут эксплуатироваться.

— *А по какой схеме планируется проводить ТО: по старой, уже отработанной, или же она будет кардинально отличаться от системы техосмотров времен СССР?*

— Согласно концепции Система технических осмотров должна быть независимой. Иными словами — не должна входить в структуру и зависеть, например, от служб ремонта и технического обслуживания, в т.ч производителей, дилеров, ремонтных мастерских, как брендовых, так и независимых. Это нужно для того, чтобы исключить возможность влияния и/или злоупотреблений.

К оператору ТО будут предъявляться определенные требования. В соответствии с законопроектом уполномоченным оператором по проведению ТО не может быть физическое лицо-предприниматель, а осуществлять техосмотр должны специально подготовленные и сертифицированные специалисты. Такие специалисты должны работать у лицензированного субъекта хозяйственной деятельности, который осуществляет такой вид деятельности, как ТО. При этом каждый документ по проведению ТО эксперт будет заверять своей подписью и индивидуальной печатью. Таким образом, предусмотрена комбинированная ответственность самого субъекта хозяйствования, который осуществляет такой лицензированный вид деятельности, и ответственность персонифицированная — сертифицированного специалиста, который осматривал конкретное ТС. Все это делается для того, чтобы была совершенно четко и понятно урегулирована ответственность как субъекта хозяйствования, так и сертифицированного специалиста.

Во всех нештатных ситуациях в случае проверок, а особенно ДТП, в первую очередь будет проверяться наличие ТО и допуска ТС к эксплуатации. Сотрудники контрольных служб, полиции или следствия будут иметь доступ к информации о техническом состоянии ТС, о том, кто и когда проводил ТО, какие были замечания, были ли они устранены, и кто допустил неисправное ТС к эксплуатации. Такой подход должен исключить эксплуатацию неисправных, переоборудованных и непригодных к эксплуатации ТС.

На данный момент возникает вопрос, какие организации смогут проводить техосмотр. В законопроекте указываются лишь требования к таким организациям, в том числе наличие помещения, сертифицированного оборудования и персонала. При этом одно из ключевых требований — техосмотры не может проводить та же организация, которая занимается ремонтным сервисом.

— *То есть, существующая практика проведения ТО на официальных ремонтных сервисах автопроизводителей останется в прошлом?*

— Это отдельный вопрос: нужно ли все же разграничивать техосмотры и ремонтные работы на официальных сервисах автопроизводителей. С одной стороны, в законопроекте прописано то, чего у нас ранее в стране не было: производитель, дистрибьютор, поставщик, который производит или ввозит транспортные средства, должен обеспечить их гарантийный и постгарантийный сервис и техническое обслуживание. Т.е., если компания производит или импортирует определенную марку автомобиля и реализует ее на рынке Украины, такая организация обязана обеспечить наличие технического сервиса, ремонта, запчастей. Некоторые специалисты считают, что именно официальные сервисы знают свою технику лучше всех и им нужно предоставить право на проведение ТО. С технической точки зрения такой подход правильный, однако он не исключает конфликта интере-



сов. В идеале, ТО должен проводиться независимой структурой, которая не завязана и не зависит от интересов (прибыли и доходов) ни продавца, ни сервиса автомобилей, независимо от того, брендовым или самостоятельным является такой дилер или сервисный центр.

— С этой точки зрения, практика проведения ТО экспертами МРЭО была правильной?

— Да, в свое время в рамках функционирования МРЭО существовала услуга ТО, вероятно, что они с удовольствием взяли бы на себя проведение ТО. Но для этого нужны определенные средства, в первую очередь помещения и оборудование. В то же время, в пояснительной записке к вышеуказанному законопроекту отмечено, что его реализация не требует дополнительного финансирования из государственного бюджета. Это значит, что основную роль должны сыграть негосударственные структуры и негосударственное финансирование. Хотя, не исключено, что под такие проекты могут быть привлечены средства инвесторов. Практика показывает, что чиновники могут работать по таким проектам, и довольно успешно. Важным является как вопрос финансирования, так и вопрос оплаты за ТО. Если процедура ТО будет условно безоплатной услугой, то, вероятно, государство будет вынуждено дофинасировать услуги ТО, а если же прохождение ТО будет платным, то инвесторы найдутся.

Например, в Германии плата за ТО взимается, и часть средств направляется на поддержание единого реестра ТС. В Германии прохождение техосмотра стоит примерно EUR50, в т.ч. EUR1 отчисляется на реестр.

— Каким образом планируется решить вопрос подготовки и сертификации экспертов?

— В Украине существуют несколько профильных институтов, которые ранее проводили обучение. Что касается зарубежного опыта, то, например, в Германии есть несколько организаций, которые проводят обучение.

TÜV SÜD — немецкая экспертная организация; один из лидеров в области экспертизы, испытаний и сертификации. Аббревиатура TÜV (Technische Überwachungs-Verein) в переводе с немецкого означает "Объединение технического надзора". Главный офис компании расположен в Мюнхене. Компания имеет около 800 представительств по всему миру.

В целом, в отношении подготовки к внедрению ТО возникает большое количество организационно-технических вопросов. С одной стороны, ряд организаций знают, как проводить ТО. Следует обратить внимание, что ТО коммерческого транспорта, например, ТО грузовых автомобилей осуществляет "УкравтотрансНИИпроект", у которого для этого имеется отдельный сервис.

К вопросу внедрения ТО необходимо готовиться заблаговременно, тогда есть шанс, что когда будет введен обязательный техосмотр, то технически в стране к этому будут готовы. Но на данный момент еще не принято соответствующее регулирование, не начат процесс обучения специалистов, не ведется закупка оборудования и т.д. Если мы методично будем работать, мы справимся с задачей, она для специалистов понятна. Другой вопрос, что все — и бизнес-сообщество, и частные владельцы должны быть соответствующим образом заблаговременно проинформированы и иметь реальную возможность подготовиться к нововведению.

В законопроекте есть нормы более 10 директив ЕС и нескольких регламентов, которые напрямую связаны с директивами. Т.е., около 20 отдельных нормативных актов мы хотим урегулировать одним законопроектом… Документ на 150—160 страниц — это тяжелый документ для обсуждения и принятия. Тем более, что он предусматривает изменения в нескольких законах, в частности "Об автомобильном транспорте", "О дорожном движении", "О транспорте", "О некоторых вопросах ввоза на таможенную территорию Украины и регистрации транспортных средств", "Об основных принципах государственного надзора (контроля) в сфере хозяйственной деятельности", "О лицензировании видов хозяйственной деятельности", а также в Кодекс Украины об административных правонарушениях.

На сегодняшний день нет актуальных данных по ТС, которые эксплуатируются в Украине. Мы даже не имеем точных данных… Как только заработают новые правила, каждое ТС будет внесено в реестр. Первая запись о ТС будет производиться при импорте, или первой продаже ТС, а для всех иных — при первом обращении на ТО. Таким образом, за несколько лет каждое ТС в Украине будет иметь свой "паспорт" и вся история будет заноситься в реестр. Кроме того, законопроект предусматривает создание Реестра автомобильных перевозчиков, допущенных к осуществлению автомобильных перевозок как лицензированного вида хозяйственной деятельности. Такой реестр будет содержать информацию и в т.ч. данные об используемых ТС, данные о нарушениях, авариях и т.д. Здесь следует обратить внимание, что перевозки невозможно будет проводить ТС, не внесенными в реестр, а в реестре будут в т.ч. данные и о прохождении ТО. Таким образом, указанные нововведения будут непосредственно влиять на допуск к рынку перевозок, что очень существенно.

Участникам рынка уже сейчас необходимо готовиться к запланированным изменениям, ведь они носят очень серьезный характер. Мы опаздываем с принятием нового Закона, а это может означать, что в случае его принятия будут сокращены переходные периоды. Информация о том, какие изменения будут в ближайшем будущем, уже доступна и в целом понятна.

Беседовала КОРНИЛОВА Татьяна





Укравтодор уже в ProZorro

С 1 августа 2016 г. Укравтодор и областные автодоры будут осуществлять закупки с помощью электронной площадки ProZorro. Об этом сообщил руководитель Государственного агентства автомобильных дорог Украины (Укравтодор) Евгений Барах.

"В системе Укравтодора и подчиненных ведомствах, в системе облавтодоров, которые являются фактически нашими дочерними предприятиями, а также в системе других государственных ведомств, которые находятся в зоне подчинения Укравтодора, вводится единая система закупок на базе системы ProZorro. Работу в этой системе мы начинаем с 1 августа т.г… Также планируется ввести двусистемную систему контроля — до начала тендерных закупок и уже по факту проведения закупки. Что имеется в виду? До момента проведения закупок тендерная документация и все ее параметры будут согласовываться с нашим сектором методологии в части определения существенных условий. Мы хотим систематизировать эту работу и донести до всех наших предприятий, формируя параметры, которые обеспечивают качественное выполнение работ… Чтобы вся система работала как единое целое и правила этой работы были для всех известными, прозрачными и понятными", — отметил Е. Барах.

Для того, чтобы исключить возможность манипуляций в электронных закупках, Укравтодор совместно с представителями Мининфраструктуры и правоохранительными органами исследовали, как происходит ценообразование на рынке материалов, и исходя из этого каждая область будет иметь соответствующие индикативные показатели закупок.

"Это нужно для того, чтобы исключить из электронных закупок компании-посредники и обеспечить исключительно наличие наших потенциальных партнеров: прямой производитель, прямой производитель-поставщик официальный или генеральная подрядная организация, которая имеет соответствующие разрешения и лицензии", — заявил руководитель Укравтодора.

Отвечая на вопрос, сколько может ведомство сэкономить с помощью этой системы, Е. Барах заявил, что, по предварительным подсчетам, в 2—3 раза в отдельных случаях увеличена себестоимость на материалы.

Министр инфраструктуры Владимир Омелян сообщил, что система ProZorro экономит государству от 10% до 15%.

"Если ввести систему дотендерной оценки, мы сможем сэкономить от 30% до 100%, но это будут одиночные случаи. В среднем экономия — от 10% до 30%. Ключевой момент — когда коррупционеры пойдут в тюрьмы, тогда мы сэкономим больше всего. Потому как мы понимаем, что даже увольняя людей с должности, возбуждая уголовные дела против них, это все равно не дает ожидаемого эффекта до конца. Люди идут на коррупцию, мотивируясь низкой зарплатой, проблемами и личным обогащением", — рассказал В. Омелян.

Он сообщил, что ведомство будет переходить на систему закупок и в международных проектах.

"На сегодняшний день есть электронные площадки и у Всемирного банка, и у ЕБРР. Думаю, Укравтодор будет первым среди украинских компаний, имею в виду наши предприятия, которые положат начало этой тенденции. И самые ближайшие тендерные процедуры, которые будут объявлены, будут размещены на международной площадке", — сообщил Е. Барах.

Отвечая на вопрос, как Мининфраструктуры будет контролировать качество дорожных работ, министр инфраструктуры В. Омелян сообщил, что в настоящее время на финальной стадии находится согласование правительственного постановления о внедрении системы FIDIC (внедрение международных стандартов контрактов в сфере строительства), которая будет независимо контролировать качество построенных или отремонтированных дорог в Украине.

"Создается рабочая группа в составе контрольно-проверяющих органов, фискальных органов совместно с Укравтодором относительно предотвращения создания так называемых "черных ям", когда средства идут на удовлетворение чьих-то потребностей. Мы работаем с правоохранительными органами относительно предотвращения злоупотреблений во время проведения тендеров. К сожалению, они имеют место быть. Не все областные руководители прониклись духом прозрачности. При выявлении таких фактов сразу осуществляются кадровые изменения и передача дел в правоохранительные органы", — подчеркнул В. Омелян.



Министр также сообщил, что внедрение системы FIDIC, а также внедрение онлайн-карты до конца т.г., когда будет онлайн-наблюдение за всеми расходами на ремонт дорог и какими средствами этот ремонт осуществляется, позволят Украине в разы увеличить качество дорожного полотна.

"Каждый, кому интересно, в первую очередь это Мининфраструктуры, будет иметь возможность в режиме онлайн отслеживать, какой и где осуществляется вид работ. Сегодня такие услуги мы предоставляем в виде интерактивной карты, где граждане Украины, проезжая отремонтированными дорогами или дорогами, которые ремонтируются, могут сфотографировать участок или сделать короткое видео. Путем тега мы сразу прикрепляем информацию к интерактивной карте", — отметил В. Омелян.

Министр также отметил, что на сегодня Мининфраструктуры привлекает максимальное количество иностранных компаний, которые имеют опыт строительства крупных объектов в Европе и в мире.

"Для того, чтобы не было злоупотреблений, мы максимально упрощаем процедуры участия таких компаний в тендерах как международных финансовых организаций за их деньги, так и за средства из госбюджета… Мы понимаем, что чем быстрее будет демонополизирован рынок, тем лучшее качество работ мы получим", — отметил министр инфраструктуры.

Кроме того, В. Омелян сообщил, что министерство занимается воссозданием Агентства инфраструктурных проектов.

Как сообщил министр, также Укравтодор отчитался о ликвидации "ямочности" на дорогах госзначения. Так, по его словам, с начала 2016 г. ликвидированы деформации и выбоины примерно на 4 млн кв. м дорог. Это стало возможным благодаря дополнительному финансированию.

РОСЛИК Инна



Евгений Дыхне: "Мы планируем в 2017 г. реконструкцию транзитной зоны"

На сегодняшний день в аэропорту "Борисполь" совокупно на 17—18% уменьшено время ожидания в очередях на всех позициях. Об этом сообщил и.о. руководителя аэропорта "Борисполь" Евгений Дыхне на совместном заседании авиационного и туристического комитетов при Торгово-промышленной палате Украины, которое состоялось 11.08.2016 г. Он также отметил, что в 2017 г. эти показатели будут улучшены.



НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

"Мы в 2017 г. вводим новую технологию обслуживания пассажиров на проверку авиационной безопасности, это будет увеличение длины рольгангов, которое даст нам сокращение времени в очередях еще до 30%. Также хендлинговые компании работают над тем, чтобы уменьшить время ожидания на регистрации. Сегодня практически все рейсы укладываются в нормативы — 15 мин.", — сообщил Е. Дыхне.

Кроме того, он напомнил, что транзитный пассажиропоток является донором для внутреннего пассажиропотока, который обеспечивает внутренние рейсы.

"Если бы сегодня у базовых авиакомпаний не было возможности подвозить внутренними рейсами пассажиров на международные рейсы, аэропорт не получил бы загрузки на внутренних рейсах. Мы оцениваем состояние рынка как очень слабое, особенно на внутренних рейсах спрос небольшой. Именно за счет транзита, который увеличился по сравнению с 2014 г. больше, чем в 2 раза, сегодня мы имеем соотношение транзитных пассажиров к общему потоку пассажиров 30%", — отметил Е. Дыхне.

По его словам, в Украине авиатранспорт еще пока считается элитным транспортом, "но этот отложенный спрос, когда покупательная способность населения вырастет на 40—50%, он даст большой элемент роста на рынке. И, понимая это, нас заботит, в первую очередь то, будем ли мы готовы к этому спросу".

НЕОБХОДИМОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ С АЭРОПОРТОМ "БОРИСПОЛЬ"

Кроме того, Е. Дыхне напомнил, что аэропорт "Борисполь" — это 70% перевозок Украины. Вместе с тем сейчас аэропорт ждет решения от государства относительно железнодорожного сообщения с аэропортом "Борисполь".

"В этом лежит перспектива развития авиации, потому что на таком коротком плече множество городов Украины находятся на расстоянии 200—300 км, где точно авиация не решит проблемы пассажиров. И то, как они добираются к нам, чтобы улететь, неправильно, неудобно… мы огромное количество времени забираем у пассажира внутри страны", — отметил Е. Дыхне.

"Должно быть сообщение с аэропортом "Борисполь", но не как отдельная ветка, а ж/д ветка должна дать возможность всем поездам, которые движутся в сторону Киева, иметь остановку в аэропорту. Тот проект, который был рассчитан на железнодорожное сообщение, он оказался нерентабельным. Остановка, станция аэропорт "Борисполь", должна быть вписана в существующую сегодня систему железнодорожного сообщения, тогда из любого города Украины, особенно из близлежащих областей, можно будет доехать в аэропорт", — уточнил Е. Дыхне.

Вдобавок, по его словам, это удобно для туроператоров, ведь можно организовать сообщение по "единому билету".

"Мы не ждем, что авиакомпании начнут выполнять рейсы на такое короткое расстояние — 200—300 км, это нерентабельно", — заявил Е. Дыхне.

УЛУЧШЕНИЕ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

По словам и.о. руководителя аэропорта "Борисполь", была изменена конструкция терминала "D" во многих местах. "Аэропорт построен не с учетом того, что требуется Украине, это проект тупикового аэропорта, совершенно не имеет необходимой для аэропорта "Борисполь" трансфертной зоны. Нам приходится сейчас придумывать, как обслужить пассажиров во время длительных задержек рейсов. Последние случаи показали, насколько аэропорт не приспособлен к таким ситуациям, когда нет места, куда разместить 300—400 пассажиров двух рейсов… Мы планируем многое менять в конструкции самого терминала "D", это будет происходить эволюционно, ведь мы не можем закрывать или реконструировать терминал, но мы уже расширили зону внутренних рейсов. Пусть немного, но уже зона ожидания пассажиров после авиационной безопасности стала больше, увеличили бизнес-лаундж в зоне внутренних рейсов", — рассказал Е. Дыхне.

Он сообщил, что на 2017 г. запланирована реконструкция транзитной зоны.

"Также мы планируем в 2017 г. реконструкцию транзитной зоны, потому как в аэропорту нет удобного пункта пропуска из зоны прилета в зону вылета. Сегодня там происходит большое скопление людей, это все волнообразно. Прилетают транзитеры сразу 200, 300, 400 человек, аэропорт не справляется именно из-за того, что нет удобной зоны, нет помещения, которое могло бы обеспечить эту функцию. Потому мы между 5 и 6 гейтом планируем достройку терминала, порядка 700 м", — проинформировал Е. Дыхне.

Кроме того, по его словам, на сегодня права пассажира в моменты длительных задержек авиарейса недостаточно обеспечены.

"Инициирована работа с Госавиаслужбой для того, чтобы каждая авиакомпания четко и понятно прописала в своих правилах обслуживания пассажира вопросы: что и на каком часу ожидания вылета предоставляет авиакомпания — когда воду, когда питание, когда горячее питание, когда она обязана отказаться от авиарейса, сколько она имеет возможностей переносить авиарейс", — отметил Е. Дыхне.

Кроме того, он спрогнозировал, что паркинг в аэропорту "Борисполь" будет достроен в 2017 г. "Надеюсь, что паркинг будет достроен в летний сезон в следующем году. Мы сейчас подаем на утверждение финансовый план 2017 г. с заложенными средствами, с раз-





решением нам достраивать этот проект. Этого разрешения мы не имели, потому как было желание правительства передать паркинг в концессию. Но в связи с тем, что закон о концессии до сих пор не принят, что, соответственно, затягивает процедуру передачи паркинга в концессию, министр инфраструктуры (Владимир Омелян — **ред.**) принял решение разрешить аэропорту "Борисполь" его достроить", — сообщил Е. Дыхне.

СОЗДАНИЕ КОМИТЕТА ПО ВОПРОСАМ АВИАЦИИ

Кроме того, Е. Дыхне отметил, что Комитет по вопросам авиации, созданный при Торгово-промышленной палате (ТПП) Украины, станет серьезной площадкой для обсуждения авиационных проблем.

Решение о создании Комитета было принято на заседании Президиума ТПП 21 июля 2016 г. При этом на должность главы Комитета было рекомендовано назначить Евгения Дыхне.

"Мы рады, что такой комитет будет создан — он будет серьезной площадкой для обсуждения авиационных проблем. Потому что сейчас очень много площадок для обсуждения серьезных вопросов возникает стихийно. То один Комитет ВР — Антикоррупционный — вдруг занимается авиационными проблемами, то Комитет ВР по транспорту (где в принципе нет специалистов, а просто депутаты, которые... обсуждают проблемы авиации, причем без участия… специалистов авиарынка). Поэтому в авиационном комитете мы будем рады видеть всех представителей авиарынка: аэропортов, операторов, авиакомпаний, хендлинговых компаний, а также экспертов, у которых есть виденье того, как должна развиваться авиация Украины", — отметил руководитель "Борисполя".

Что касается своего назначения на должность главы Комитета, Е. Дыхне подчеркнул, что это пока лишь рекомендация президиума. Окончательное решение должны принять сами участники Комитета на его первом заседании.

Когда состоится такое собрание Комитета, Е. Дыхне ответить затруднился, пояснив: "Этим занимается Торгово-промышленная палата. Она соберет всех участников (они должны вступить в ТПП — там есть определенная процедура) и после этого они смогут полноценно участвовать в заседании Комитета и... выбирать его руководителя". Что касается самого "Борисполя", то, по словам Е. Дыхне, предприятие вступило в Торгово-промышленную палату Украины еще несколько недель назад.

Какие конкретно представители авиарынка станут членами нового комитета, Е. Дыхне не уточнил, лишь отметил, что "есть порядка 15—20 компаний, предпринимателей, которые заинтересованы участвовать в Комитете".

Согласно информации на сайте ТПП, желание войти в состав Комитета уже изъявили авиакомпании "Международные авиалинии Украины" (МАУ), "Днипроавиа", "Азур Эйр", "Роза ветров", "Интеравиа", а также несколько хендлинговых и кейтеринговых компаний.

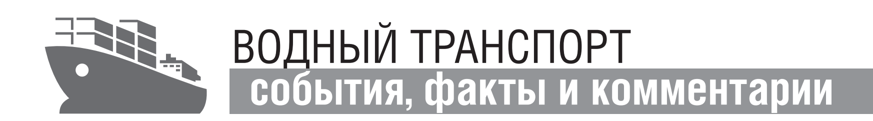
По словам начальника отдела взаимодействия с членами ТПП Украины Елены Беловой, согласно предварительным данным, в Комитет войдет "около 15 известных авиакомпаний". Также она уточнила, что ближайшее заседание Президиума ТПП состоится в сентябре.

"Борисполь" уже начинает проявлять активность как член новосозданного Комитета ТПП. Так, 11 августа, по инициативе аэропорта и компании "Кий Авиа", в ТПП состоялось совместное заседание Комитета по вопросам авиации и Комитета предпринимателей туристическо-гостиничной индустрии.

В ходе заседания были обсуждены вопросы улучшения качества обслуживания и сервиса пассажиров, безопасности во время авиаперелета, предотвращения несанкционированного доступа к багажу, а также вопросы совершенствования процедур прохождения пограничного и таможенного контроля. На заседании присутствовали представители ведущих туроператоров, авиакомпаний, а также представители Киевской горадминистрации.

РОСЛИК Инна





Реформы морской отрасли: продолжение следует...

19 августа в гостинице "Лондонская" состоялось рабочее совещание "Реформа морехозяйственного комплекса. Реализация концепции "Единое окно", организованное Европейской бизнес ассоциацией (ЕБА) и Ассоциацией международных экспедиторов Украины (АМЭУ). По задумке организаторов, это должен был быть откровенный разговор бизнеса с представителем профильного министерства и главой Одесской таможни о том, что собственно делают эти два государственных института для упрощения процедур контроля в портах и снятия бюрократических барьеров в госстивидорах. Забегая наперед, отметим, что разговор получился открытый, деловой и полезный для обеих сторон.



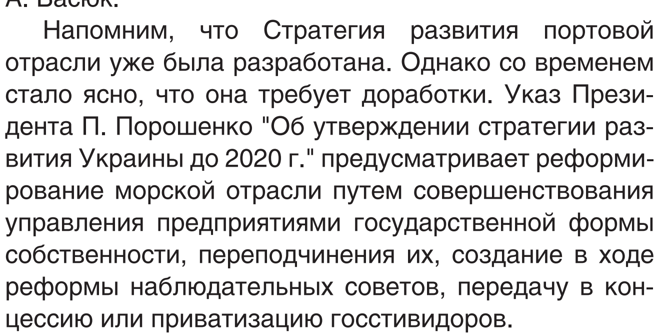


БИЗНЕС ТРЕБУЕТ ПЕРЕМЕН

По словам замгендиректора АМЭУ Виктора Берестенко, на протяжении почти 10 лет на страницах СМИ идет разговор о реформировании морской отрасли. "Однако мы этого не ощущаем. Хотелось бы, чтобы реформы помогали бизнесу, стимулировали его развитие, минимизировали процесс прохождения контрольных процедур в портах…".

Отвечая на этот посыл, замдиректора Департамента морского и речного транспорта Мининфраструктуры Александр Басюк отметил, что процесс реформирования, предусмотренный Законом "О морских портах" и начатый год назад с дерегуляции контрольных процедур, естественно, требует продолжения и совершенствования.

— *Создана рабочая группа, в которую вошли профильные специалисты, представители бизнеса. Речь идет о разработке Национальной транспортной стратегии Украины, работа над которой уже начата. Приоритетами этого документа являются три положения: создание центрального исполнительного органа власти — Морской администрации, реорганизация АМПУ, дальнейшее развитие предприятий морского транспорта, находящихся в ведении Мининфраструктуры, а также создание нормативных документов для ведения частного бизнеса,* — сообщил А. Басюк.



Напомним, что Стратегия развития портовой отрасли уже была разработана. Однако со временем стало ясно, что она требует доработки. Указ Президента П. Порошенко "Об утверждении стратегии развития Украины до 2020 г." предусматривает реформирование морской отрасли путем совершенствования управления предприятиями государственной формы собственности, переподчинения их, создание в ходе реформы наблюдательных советов, передачу в концессию или приватизацию госстивидоров.

Чем обусловлены реорганизация АМПУ и создание Морской администрации? Как известно, АМПУ была создана для того, чтобы отделить административные функции от хозяйственных. "*Однако на деле получилось, что Администрация морских портов Украины взяла на себя несвойственные функции, вплоть до нормотворчества. Предполагается оставить за этим предприятием функции балансодержателя стратегического имущества, не подлежащего приватизации, и административную. Впоследствии предполагается создание на базе филиалов АМПУ отдельных юридических лиц... В то же время вывести из состава АМПУ службу капитана порта, поскольку не может входить в состав предприятия служба, которая обязана контролировать Администрацию портов (ее филиалы). Эту службу необходимо передать под управление Морской администрации. Сюда же будут переданы и др. предприятия — Госгидрография, ГП "Дельта-лоцман", Поисково-спасательная служба и др. Согласно международным конвенциям (СОЛАС, МАРПОЛ, ПДНВ и КТМС), большинство которых ратифицировала Украина, Морская администрация — орган, реализующий государственную политику в области международных обязательств, ответственный за выполнение положений этих конвенций. На Морскую администрацию возлагаются функции по координации между органами власти и предприятиями морской отрасли в вопросах, связанных с безопасностью…*", — проинформировал зам. директора Департамента.

Толчком для создания Морской администрации явился инспекционный визит в нашу страну комиссии Международной морской организации (IMO). Эксперты IMO составили акт о выполнении Украиной положений конвенции и дали срок для устранения выявленных недостатков (отсутствие координации в действиях, связанных с обеспечением безопасности мореплавания, ненадлежащее выполнение требований положений международных конвенций). Если аудиторы IMO сделают вывод о том, что в Украине обеспечение безопасности мореплавания (СОЛАС) не соответствуют международным стандартам, то наши порты могут быть признаны небезопасными, в результате чего флот будет обходить их стороной.

— *Что касается реорганизации АМПУ, то предусматривается последовательное освобождение от функций, не свойственных этому органу и не предусмотренных Законом о портах, выделение из-под его юрисдикции некоторых активов. Реформа предполагает перераспределение персонала и финансовых ресурсов,* — отметил А.Басюк.

КАКИЕ И КОГДА ОЖИДАТЬ РЕЗУЛЬТАТЫ РЕФОРМЫ АМПУ?

Как отметил А. Басюк, реорганизацию АМПУ планируется провести в несколько этапов в течение 5 лет (с 2016 г. по 2021 г.). Но такой срок, по словам представителя АО "ПЛАСКЕ" В. Зубкова, вызывает у корифеев портовой отрасли, входящих в состав ассоциации "Укрморпорт", несогласие. По их мнению, реорганизацию АМПУ следует начать уже в нынешнем году и завершить в первой половине 2017 г. Свою позицию они изложили в письме в адрес Мининфраструктуры и рабочей группы.

В рабочую группу, созданную при министерстве, вошли как специалисты отрасли, так и представители бизнеса. Задача этой группы аккумулировать предложения по реорганизации АМПУ, созданию Морской администрации, внесению изменений в действующие нор-



мативные акты. Предложение ведущих специалистов отрасли, как заверил зам. директора Департамента, будет рассмотрено на заседании рабочей группы.

Во время обсуждения выступления А. Басюка прозвучал вопрос, касающийся положений постановлений Кабмина №№ 491 и 492 (дерегуляция контрольных процедур на судах и оформления грузов в морских портах). В частности, было высказано мнение, что, помимо всего положительного, что содержится в этих постановлениях, есть некоторые положения, которые следует изменить. Например, согласно дерегуляционным документам частным стивидорным компаниям вменили в обязанность, помимо грузовых операций, выполнять некоторые контрольные функции. В частности, это касается контейнеров. Замглавы Департамента пообещал, что и в эти документы планируется внести изменения. Какие? Их должны предложить в том числе и представители бизнеса. Все предложения будут внесены в реестр по пересмотру нормативных актов, который по заданию министра инфраструктуры необходимо подготовить до 25 сентября. В. Берестенко пообещал, что Ассоциация сформирует пакет своих предложений и передаст до 11 сентября в Департамент.

В последнее время одной из самых обсуждаемых тем стала переориентация грузопотоков с железнодорожного и автомобильного транспорта на реку. Этот вопрос стал особенно актуальным после введения строгого весового контроля автотранспорта, в том числе доставляющего грузы в морские порты. Укртрансбезопасность и Мининфраструктуры совместными усилиями ведут борьбу с перегрузами автотранспорта, который добивает и без того разбитые дороги. Введенные ограничения (20 т) поставили перед перевозчиками сложную задачу — увеличить количество автотранспорта для перевозки грузов, в частности зерна. Часть грузов, примерно 10%, может взять на себя железная дорога. Однако перевозчики и частные операторы терминалов уповают на переориентацию грузов на реку.

— *Для привлечения судов и бизнеса на реку необходимо создать правовой механизм,* — считает замдиректора Департамента. — *Достаточно много частных портов и операторов, заинтересованных в продвижении проекта перевозки грузов по реке. Все упирается в тарифное регулирование. Этот и другие вопросы может решить закон о внутреннем водном транспорте.*

ОДЕССКАЯ ТАМОЖНЯ: НЕ БЛАГОДАРЯ, А ВОПРЕКИ

Когда бизнес встречается с властью, то неизменно задает вопрос: что сделано для того, чтобы упростить процедуры таможенного оформления, сократить количество досмотров грузов и обоснованность их проведения, поставить заслон коррупции. Не была исключением и нынешняя рабочая встреча. К этим вопросам добавился еще один: когда, наконец, будет внедрен пилотный проект новой таможни, которая создается на Морском вокзале Одесского порта.

Как отметил В. Берестенко, главу Одесской таможни пригласили для того, чтобы бизнес почувствовал, что между заявлениями Ю. Марушевской в СМИ и тем, что происходит в таможне, нет никаких расхождений. 10 месяцев назад Одесскую таможню возглавила Юлия Марушевская. Пришла она с одной целью — реформировать таможню по образу передовых стран мира. Вместе со своей командой разработали пилотный проект, который не просто должен был "подкрутить винтики" старой системы, а коренным образом поменять ее. Внедрять пилотный проект было решено в Одессе потому, что этот город очень важен для украинской экономики, внешнеэкономической деятельности. В дальнейшем этот проект можно было бы распространить и на других таможнях.

Главная цель проекта, по словам Ю. Марушевской, — таможня должна превратиться из сборщика налогов, каковым она является сейчас, в орган по



предоставлению сервиса, помогающий бизнесу вести внешнеэкономическую деятельность. Таможенник стал своего рода администратором по уплате налогов, хотя он должен создавать условия для торговли, обслуживать интересы бизнеса, бороться с контрабандой, наркотрафиком и т.д.

— *Наша цель — сместить акценты. Таможня должна не просто собирать налоги, а предоставлять услуги. Она должна стать единым органом, который полностью отвечает за процесс таможенного оформления. Мы предлагаем, чтобы все службы (ветеринарный, фитосанитарный, экологический и др. виды контроля) были сосредоточены в одном месте — на Морском вокзале. Взяв на себя ответственность за весь процесс оформления, мы гарантируем, что субъект предпринимательской деятельности, которому предоставлен "зеленый" коридор, сможет за 15 мин. пройти все контрольные процедуры,* — подчеркнула руководитель Одесской таможни.

Как сообщила Ю. Марушевская, пилотный проект предусматривает, что таможня будет работать с тремя базовыми документами: инвойс, транспортный документ, дополнительные документы, которые потребуются после внедрения новшества. 90% оформлений должны проводиться по такой схеме. На Морском вокзале, где создается Открытое таможенное пространство, планируется разделить функции таможенников. Для этого будут созданы фронт-офис (прием деклараций, непосредственное общение с бизнесом), бек-офис (анализ в



онлайн режиме, классификация документов, цена товаров) и "красный" коридор (физический досмотр, борьба с контрабандой). Причем проведение досмотра в "красном" коридоре планируется сделать бесплатным. Для правильной деятельности таможни необходимо, чтобы был так называемый "синий" коридор или постаудит.

Вместо устаревшей системы "Инспектор-2006" предлагается использовать современную систему ASYCUDA, которая применяется в 86 странах мира. Эта система позволяет представителям бизнеса не присутствовать при оформлении документов: все происходящее можно увидеть по трансляции в онлайн режиме у себя в офисе. Тем не менее, те, кто захочет прийти на Морской вокзал, попадет в автоматическую систему очереди. Поэтому "договориться" субъекту предпринимательской деятельности с офицером таможни не удастся.

Предполагается, что в новой таможне будут два вида декларирования: обычное и предварительное. Обычное предполагает предоставление предварительной информации в электронном виде от морского агента (коносамент, манифест), а в зоне таможенного оформления — инвойс, транспортный документ. Далее груз выпускают из порта, при необходимости — досматривают. Предварительное декларирование предполагает предоставление инвойса и транспортного документа в электронном виде, оформление декларации в зоне таможенного контроля. В дальнейшем груз выпускают.

Таковы планы. А что происходит сейчас?

— *Открытое таможенное пространство должно было заработать еще в мае. Однако Кабмин и ВР еще не утвердили наш проект. Сейчас он находится на рассмотрении в Кабмине, и в скором времени его обещают утвердить. Кроме того, нам нужна поддержка законодательного органа, поскольку мы не можем коренным образом менять работу таможни в рамках несовершенного законодательства. Нам необходимо реализовать проект, показать, как он работает в Одессе. Если нужно будет что-то изменить, мы подкорректируем. А потом можно будет внедрять этот проект в масштабе страны,* — сообщила глава Одесской таможни.

Тем не менее, по словам Ю. Марушевской, несмотря ни на что, Одесская таможня, не имея фактически никаких инструментов для изменения процедур, с начала нынешнего года смогла привлечь 648 новых компаний. "*Мы меняем принципы работы даже в существующей системе. К примеру, работаем по цене, указанной в инвойсе. Мы создали условия, при которых большинству компаний разрешено проходить оформление согласно цене, указанной в контракте. Причем на эту процедуру уходит чуть больше часа. Когда мы запустим пилотный проект, количество таких компаний увеличится, потому что мы заинтересованы, чтобы субъекты предпринимательской деятельности оформлялись по своей цене… Хотя сегодня есть компании, находящиеся в группах рисков, от которых мы требуем больше документов. Мы полностью сняли вопрос о досмотре груза по желанию таможенника. Сейчас инспектор не может просто так досмотреть груз, особенно если это добросовестная компания. Ему придется отчитаться, почему он инициировал досмотр. По сравнению с 2015 г. у нас в 5 раз сократилось количество проведения этой процедуры*".

Пожалуй, лучшим подтверждением слов главы Одесской таможни являются выступления участников встречи. В частности, как отметил Руслан Косякин, компания "Элвас", г. Днепр: "*Мы импортируем металл из Китая через Одесский порт. Традиционно таможенная очистка проходила в Днепре по месту расположения компании. Доходило до того, что при оформлении груза у нас требовали полный пакет документов, включая экспортную таможенную декларацию завода-изготовителя. Приходилось оплачивать повышенный таможенный сбор. Затем были судебные разбирательства. В этом году нам предложили растаможивать груз в Одессе. Мы получили возможность без проблем и коррупционных рисков по контрактной стоимости проходить контрольные процедуры. В течение лета растаможили 2000 т металла. Планируем столько же импортировать в ближайшие месяцы. После того, как сами проверили, что в Одесской таможне нет коррупции, грузы оформляются по упрощенной процедуре, буду рекомендовать своим коллегам из Днепра работать с Одесской таможней.*

В. Берестенко, гендиректор АМЭУ С. Недяк, представитель АсМАП Д. Сергиенко поддержали своего коллегу из Днепра, отметив, что ощутили перемены, которые произошли в Одесской таможне за последнее время. Это сокращение времени оформления, простота процедуры, единые правила для всех без каких-либо преференций, отсутствует коррупция. Они высказали свою готовность помогать команде реформаторов Одесской таможни в борьбе за внедрение новых правил игры.

В то же время бизнес заинтересован в том, чтобы в осязаемом будущем увидеть позитивные результаты реформы морской отрасли и как они отразятся на работе компаний. Необходимо устранить забюрократизированность процедур в госпортах в отличие от частных компаний, где все вопросы с грузами решаются оперативно. Выступающие отмечали, что многие проблемы, существующие сейчас в портах, возникли потому, что АМПУ брало на себя функции, не свойственные этой госструктуре. Многие вещи можно сделать прямо сейчас, не дожидаясь принятия законодательных актов. В первую очередь, как выразился один из выступающих, нужно прекратить административное давление на бизнес. Для того, чтобы видны были результаты, считают участники встречи, необходимо действовать всем вместе — министерству, администрациям портов, стивидорам, экспедиторам, перевозчикам, агентам, контейнерным линиям.

ОВРУЦКАЯ Татьяна



Мариупольский морской порт: финансовый план 2016 г. будет выполнен



Среди украинских портов Черного и Азовского морей Мариупольский морской порт всегда привлекал особое внимание специалистов транспортной отрасли всего мира, в первую очередь своим выгодным геополитическим расположением, как порт, являющийся морскими воротами Донбасса — региона самого по себе богатого и региона, где пересекаются экономические и транспортные пути с Запада на Восток и с Севера на Юг. В Мариупольском порту был построен первый на Азовском море крупный контейнерный терминал, которому в этом году исполняется 30 лет. И уже в наше время данный порт, находящийся в нескольких десятках километров от зоны боевых действий, не просто работает, но и развивается, внедряя новые технологии, реконструируя грузовые районы под реальные грузопотоки, занимается строительством нового перегрузочного зернового терминала.

О работе предприятия в настоящее время мы попросили рассказать начальника коммерческой службы Мариупольского морского порта Игоря Барского.



— Игорь Николаевич, каким для Вашего порта был прошедший год?

— Необходимо отметить, что 2015 г. оказался самым трудным для нашего порта за последние 20 лет, что полностью отражает сложившуюся политическую и экономическую ситуацию в Украине.

Год начался с переговорного процесса в Минске по урегулированию конфликта на Донбассе, что привело к обострению боевых действий и потере Дебальцево в феврале месяце. Доллар в феврале поднялся до 33 грн., что опять же привело к началу банковского кризиса. Инфраструктурные объекты не восстанавливались по причинам отсутствия финансирования, в первую очередь это касается железной дороги.

Основной артерией, связывающей Мариуполь с остальным миром по железной дороге, осталась только вспомогательная ветка Волноваха—Камыш-Заря, пропускная способность которой ограничена. Она не электрифицирована и не имеет полного двухколейного сообщения. Основным клиентом на 2015 г. для порта осталась компания "Метинвест" со своими металлургическими комбинатами "Им. Ильича" и "Азовсталь".

Структура грузопотока порта состояла в основном из металлопродукции наших комбинатов, сырья для них в виде ЖРК и угля, Волновахского каолина, шрота и масла Мариупольского завода "Сателлит" и небольшого потока зерна. С этим багажом нам предстояло выполнить годовое задание по грузопереваке и по финансовым показателям.

Весной прошлого года, как следствие непрекращающейся агрессии со стороны России на Донбассе, Европа и США ужесточают санкции против России. Также происходит снижение мировых цен на нефть — основной источник доходов России. Вслед за нефтью стали падать цены практически на все ресурсы в мире, т.к. нефть является основным индикатором и самым потребляемым ресурсом.

В сентябре после интервенции со стороны Китая на мировом рынке металлов происходит обвал цен на металлопродукцию, и многие игроки на этом рынке начинают сворачивать свое производство. В числе этих игроков оказалась и Украина.

В ноябре 2015 г. руководство компании "Метинвест" приняло решение о снижении объемов производства металлопродукции и объявило о сворачивании программы доставки сырья морским путем. К концу 2015 г. грузопоток каботажного ЖРК и импортного угля прекратился.

Фактическая переработка грузов в 2015 г. составила всего 8,537 млн т, в т.ч.: металлы — 4,3 млн т, уголь — 1,3 млн т; глина — 0,132 млн т; продовольственные — 0,235 млн т, масло — 0,0999 млн т. В общей сложности это на 42% меньше показателей грузоперевалки 2013 г.

— Каковы итоги работы Вашего порта за I полугодие 2016 г.?

— План грузопереработки на 2016 г. принят в объеме 8,8 млн т. Такой план с той грузовой базой, которая сложилась на конец 2015 г., выполнить невозможно. Поэтому руководством порта ведется постоянный поиск дополнительных грузопотоков, но в нынешних условиях сложно договариваться, т.к. все считают экономику и оценивают риски.

Для выполнения планового задания на 2016 г. необходимо было решить следующие задачи:

— максимальное содействие и лоббирование вопроса организации ж/д пункта пропуска по Волновахе с неподконтрольной территории на подконтрольную;

— привлечь грузопоток глин;

— возобновить каботажную программу компании "Метинвест";

— снизить себестоимость работ;

— улучшить качество оказываемых услуг.

В целом по порту улучшено качество оказываемых услуг. На Мариуполь впервые за последние два года вернулись такие направления, как Корея и Юго-Восточная Азия, Арабские Эмираты и Саудовская Аравия. Активно развивается направление на США. Отгружена первая пробная партия стального листа, по результатам которой будет решаться вопрос о дальнейших продажах и развитии этого направления.

Полностью решен вопрос с возобновлением каботажной программы компании "Метинвест".

Ведется активная работа по снижению себестоимости внутрипортовых работ на всех направлениях, в результате чего достигнут положительный результат — снижена точка безубыточности с 600 тыс. т в месяц до 400 тыс. т в месяц.

С начала года руководством Мариупольского порта велись переговоры с самым крупным производителем глин — компанией "Веско" по возобновлению грузопотока глин на Мариуполь, и в марте практически была достигнута договоренность. Однако, оценив все риски и ограниченность пропускной способности по железной дороге, они отказались от наших услуг. Также и все другие клиенты, узнав, что самый крупный игрок на рынке глин в Украине отказался от услуг Мариуполя, взяли паузу и в настоящий момент больше ни от кого мы не получили отрицательный ответ. Ситуация в настоящее время такова, что все заняли выжидательную позицию и ждут, когда кто-нибудь первый рискнет и начнет работать данный груз с Мариупольским портом. Поэтому возобновить грузопоток глин пока не удается по объективным причинам.

Перевалка грузов в Мариупольском порту за I полугодие 2016 г. составила в общем 2933,2 тыс. т, в т.ч.: металлы — 2219,3 тыс. т, уголь — 29,1 тыс. т; стройматериалы — 45,7 тыс. т; зерно — 136,9 тыс. т, масло — 33,4 тыс. т; ЖРС — 464,0 тыс. т; прочие грузы — 4,8 тыс. т.

По предварительному прогнозу 2 полугодие т.г. должно быть более стабильным. В этом поможет

новый маркетинговый год зерновых грузов и стабильная работа мариупольских металлургических комбинатов. К сожалению, в нынешней ситуации порт очень уязвим от внешней конъюнктуры, и колебания на рынках товаров и перевозок могут отрицательно повлиять на работу порта. Но все-таки есть надежда, что финансовый план на 2016 г. будет выполнен.



— Намечаются ли какие-нибудь сдвиги в восстановлении разрушенных объектов инфраструктуры, в первую очередь железной дороги?

— Вопрос восстановления железнодорожного хода с неподконтрольных территорий через ст. Ясиноватая на ст. Волноваха нами был поднят до самого высокого уровня и дошел до Премьер-министра. Однако его реализация не смогла быть успешной из-за неготовности возобновления перевозок с другой стороны. Разграбленная инфраструктура, которую некому и нечем восстанавливать в ДНР, вероятно, надолго остановила железнодорожное движение в этом направлении.

— Реалии нашего времени диктуют свои условия — во многих отечественных портах производится реконструкция причалов, переоборудование и модернизация их под новые грузопотоки. Что в Вашем порту делается в этом направлении?

— Мариупольский порт не стоит на месте, и мы отдаем себе отчет о том, что нас может ожидать в ближайшем будущем. Поэтому эту паузу, связанную с АТО, мы хотим использовать как передышку для переоснащения. В прошлом 2015 г. было принято решение о начале проектирования и строительства зернового комплекса, который станет самым большим современным терминалом на Азовском море. Как говорят, "зерном сейчас не занимается только ленивый".

— На каком этапе находится строительство нового зернового терминала в Вашем порту?

— Само строительство еще не начато, пройден только первый этап — проектирование. В этом месяце проект строительства терминала будет передан на экспертизу, после которой непосредственно начнется строительство.

— Сейчас ряд украинских морских портов — Одесский, Николаевский, Ильичевский — идут по пути привлечения инвесторов на свои грузовые районы и причалы. Рассматривает ли руководство порта такую форму сотрудничества?

— Мы рассматривали такую форму сотрудничества до начала боевых действий, и была реальная перспектива. Однако в настоящий момент Мариупольский порт серьезному инвестору не интересен. Непосредственная близость к зоне боевых действий, отсутствие достаточного железнодорожного сообщения, падение грузопотоков — все эти факторы негативно влияют на инвестиционную привлекательность.

— Оказывают ли Вашему порту какую-либо помощь государственные и местные органы власти?

— По сути дела, наши просьбы не игнорируются и к ним относятся с пониманием. Собираются разного рода совещания, в Мариуполе даже состоялось выездное заседание Комитета Верховной Рады по транспорту, где одним из основных вопросов был вопрос восстановления железнодорожного грузового и пассажирского сообщения. Но на самом деле пока ничего не сделано, все только на бумаге.

— Ваши пожелания еженедельному журналу "Транспорт" и его читателям.

— Знаю журнал "Транспорт" больше 15-и лет. Не только читаю его всегда с интересом, но, бывает, в своей работе использую материалы, размещаемые в журнале: и новости, и некоторые статьи и т.д.

Редакции журнала и его читателям хочу пожелать здоровья, успехов и самое главное, как говорят у нас в Мариуполе, — мира всем и не слышать канонады!



Сергей Крыжановский: "Будут делаться шаги в интересах европейской интеграции Украины, Одесской области и Черноморска"

2 июня 2016 г. в ходе отчетно-выборной конференции членов BASPA новым президентом Ассоциации портов Черного и Азовского морей избран директор ГП "Ильичевский морской торговый порт" Сергей Крыжановский.

Сегодня он рассказывает о деятельности Ассоциации.





— Сергей Владимирович, каковы основные направления деятельности Международной ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA)?

— BASPA является экспертом, консультантом, координационным советом по вопросам развития морской транспортной системы в странах Черноморско-Азовского региона. Активность Ассоциации существенно влияет на деятельность Рабочей группы по транспорту Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС).

Постоянно функционирующим рабочим органом BASPA является Дирекция Ассоциации со штаб-квартирой в Черноморске.

— Каково значение участия в BASPA для страны и конкретно для порта "Черноморск"?

— Прежде всего, стремление к сотрудничеству с портами Черноморского региона связано с нашим европейским выбором. Взаимодействие в рамках BASPA имеет целью создать соответствующие благоприятные условия для продвижения Украины по пути евроинтеграции.

В осуществлении этой задачи мы заручаемся поддержкой правительства, дипломатов, политических и финансовых институтов, национальных отраслевых научно-исследовательских центров. В целом создан потенциал, на основе которого можно проводить в жизнь реформы, направленные на то, чтобы стандарты формирования портово-промышленных комплексов Украины соответствовали формату ЕС.

Для порта "Черноморск", как члена BASPA, открыты новые горизонты сотрудничества с крупнейшими партнерами европейского рынка.

Преимуществом Международной ассоциации является то, что это неправительственное объединение, созданное на добровольных началах. Благодаря этому общение между участниками свободное и конструктивное. На деловой площадке BASPA и ОЧЭС возможны встречи менеджеров на любых уровнях.

Авторитет BASPA и прямой контакт с Рабочей группой ОЧЭС по транспорту позволяют оперативно принимать решения по текущим техническим, организационным и экономическим вопросам, внедрять лучшие достижения партнеров по Ассоциации, формировать аргументы, с которыми можно обращаться к руководителям министерств и правительств с целью устранения проблем и создания благоприятных условий для развития международного торгового судоходства.

— Очевидно, транзитные коммуникации Украины также значимы для портов, входящих в BASPA?



— Украина обладает уникальным географическим положением, ресурсами внутренних водных путей, автомобильных и железных дорог. Только морские порты могут обеспечить перегрузку более 150 млн т грузов в год. Но мало иметь потенциальные возможности, необходимо уметь ими правильно распорядиться. Украина прекрасно справляется с этой задачей, наращивая производственные мощности и реформируя транспорт. Теперь, в составе ЕС, открываются новые возможности инвестиционного развития и создания логистических центров. Железнодорожно-паромное сообщение, контейнерные перевозки, автомобильные паромы связывают наши порты и способствуют новым направлениям глобального товарооборота. Со временем Украина, на территории которой находится географический центр Европы, получит статус транзитного центра.

— Как реформы в портовой отрасли отражаются на инвестиционной среде?

— Есть все основания рассчитывать на выгодное для Украины сотрудничество с национальными и глобальными компаниями. Многие инвестиционные проекты реализуются и планируются как в портах, так и в прилегающих промышленных зонах. Перспектива членства в ЕС стала существенным фактором, свидетельствующим о формировании здоровой конкурентной среды, искоренении коррупции и совершенствовании законодательства. Важнейшую роль в этих процессах играют команда Министерства инфраструктуры Украины, правительство страны.

— Входящие в Ассоциацию порты являются конкурентами, какие способы достижения компромисса приемлемы?

— Каждый из портов или, правильнее сказать, портовых сообществ уникален как по техническим параметрам, так и по месту в транспортных сетях, даже в пределах одной страны. На мировом рынке каждый из портов старается занять свое место, в т.ч. в обеспечении транзитных грузопотоков. Координация в рамках Ассоциации позволит создать новые транзитные коридоры, в т.ч. в направлении из Европы в Азию через Кавказ, между странами Балтийского и Черного морей в направлении портов Средиземного моря. Мы конкуренты, которые не скрывают своих достижений и формируют новые возможности для грузовладельцев и судовладельцев.

— Рабочий график менеджеров такого ранга, как директор порта "Черноморск", заполнен круглосуточно. Откуда берутся силы, чтобы еще заниматься деятельностью президента BASPA?

— Силы дает воля и ответственность. Круглосуточно иногда получается само собой. Порт никогда не спит. Это любимое место и дело. Превосходная команда в порту и министерстве. Сейчас время, когда реформа идет не на бумаге, а в конкретных достижениях огромного количества работающих на нее людей. Эти условия и подходы будут использованы и в работе на очень почетной должности президента BASPA.

КИТИК Владислав





Тарифные приоритеты "Укрзализныци"

Преобразование "Укрзализныци" в акционерную компанию подавалось правительством Украины как мера, нацеленная на поиск новых рычагов финансового оздоровления государственной железнодорожной отрасли. Однако, как показывает первый год работы ПАО "Укрзализныця", основная активность компании в практической плоскости развивается в традиционном для дореформенной "Укрзализныци" направлении тарифного повышения. Об этом, в частности, говорит новейшая (от августа т.г.) инициатива компании повысить для клиентов стоимость наиболее массового вагонного ресурса — полувагонов (составляют ныне свыше трети грузового вагонного парка "Укрзализныци").



РОСТ ТАРИФОВ — СПАСАТЕЛЬНЫЙ ИЛИ ЗАМКНУТЫЙ КРУГ?

Для "Укрзализныци", испытывающей нарастающий дефицит грузовой базы и сокращающей, с учетом затяжек эффективных реформ, возможности международного кредитования, рост тарифов становится одним из основных источников пополнения финансов. Так, в 2015 г., на фоне спада грузоперевозок на 10%, усредненный рост грузовых тарифов "Укрзализныци" составил практически рекордную для перевозчика величину — +38%. За всю историю "Укрзализныци" более существенный рост имел место лишь единожды — в благополучном 2008 г., причем тарифы были повышены на сравнимом уровне — в 1,5 раза. "Ножницы", стригущие грузовладельцев, генерирующих все меньше грузов, стали привычным инструментом в отрасли: в 2014 г. "Укрзализныця" снизила грузоперевозки на 13% при росте грузовых тарифов на 12%; в 2013 г. объемы упали на 30%, при этом тарифы повышены на 6%. Сам перевозчик, обосновывая необходимость повышения грузовых тарифов в 1,3 раза уже в 2016 г., апеллировал к росту цен отечественных производителей комплектующих для нужд железнодорожного транспорта, покрывающих практически 100% соответствующих потребностей "Укрзализныци". Однако, как следует из данных Госкомстата Украины, индекс роста цен в промышленности за последний период был ниже тарифного роста "Укрзализныци": в 2015 г. индекс составил +30% (тарифный рост "Укрзализныци" — почти в 1,4 раза); прогноз 2016 г. — +10% для цен промышленности; состоявшийся тарифный рост "Укрзализныци" — +15%.

По оценке "Укрзализныци", рост грузовых тарифов на 30% в январе 2016 г. обеспечил бы годовую рентабельность работы компании на минимальном уровне — не более 0,1% (против отрицательного показателя, -1,8%, зафиксированного по итогам 2015 г.). Дополнительные годовые доходы от роста тарифов прогнозировались на уровне $170 млн, что составило бы порядка 7—8% от совокупных ожидаемых грузовых доходов "Укрзализныци" за год. Как известно, правительство не поддержало идею роста тарифов в 1,3 раза, ограничившись половинным решением (+15%) и отсрочив момент повышения с января на май. В итоге усредненный годовой рост тарифов составил порядка 10%, что, соответственно, обрезало втрое ожидаемые дополнительные доходы "Укрзализныци". К тому же, вразрез прогнозируемому перевозчиком на 2016 г. росту грузовых объемов (+2% в экспортно-импортном и внутреннем сообщении), к середине года наметился спад — перевозки грузов за 5 месяцев упали на 0,5% (-0,6 млн т), тогда как автоперевозчики, к примеру, добились почти 14-процентного роста (+7,1 млн т). Подобные тенденции, на фоне стагнации государственных решений по повышению эффективности госрегулирования "Укрзализныци" в тарифной сфере (проволочки с созданием независимого тарифного регулятора в лице Нацкомиссии, отсутствие обновления методики формирования грузовых тарифов), дают основания национальному бизнесу вновь и вновь поднимать вопрос о неэффективности и непрозрачности тарифообразования в сфере железнодорожных грузоперевозок. По мнению грузоотправителей, ПАО "Укрзализныця" следовало бы сосредоточиться на направлениях, реально способных улучшить финансовое положение компании — структурной оптимизации, экономии, борьбе с коррупцией. Характерно, что о важности последней задачи заговорило и правительство — как заявил Премьер-министр Украины Владимир Гройсман, коррупционный оборот "Укрзализныци" только в сфере госзакупок составляет ежегодно не менее $280 млн. Как сообщил глава Мининфраструктуры Украины Владимир Омелян со ссылкой на материалы правоохранителей, коррупционный доход отдельных руководителей "Укрзализныци" достигал $15 млн ежемесячно. С критикой идеи тарифного роста выступили и международные финансовые институты, все еще медлящие с восстановлением инвестиционного сотрудничества с "Укрзализныцей". "На мой взгляд, тарифный вопрос затрагивает два направления. Первое — следует ли повышать тарифы на грузовые перевозки. Второе — следует ли поднимать стоимость в нынешней ситуации. Что касается второго вопроса — на мой взгляд, это рискованно и не совсем обоснованно", — отметил старший банкир представительства ЕБРР в Украине Поль Шапиро.

НОВАЯ КОМПАНИЯ, СТАРЫЕ ПОДХОДЫ

Бизнес-сообщество Украины требует не только предоставить обоснование для очередных этапов тарифного роста, но и обновить тарифную политику "Укрзализныци" в целом. Устаревшие тарифные стандарты железнодорожной отрасли Украины — следствие затягивания структурных реформ, и прежде всего таких системообразующих, как выделение конкурентных сегментов бизнеса. В результате остаются без обновления, а также без внятного обоснования ключевые ценовые аспекты — стоимость вагонного ресурса, перевозочных и сопутствующих услуг. В частности, в структуре ПАО "Укрзализныця" на правах филиалов и, соответственно, с невыделенными финансовыми потоками остаются основные функционалы грузового сегмента — вагонные компании, контейнерный оператор "Лиски", ГП "Центр транспортной логистики" (бывшее ГП "Украинский транспортно-логистический центр" — УТЛЦ). Последнее предприятие вызывало у бизнеса особенно много вопросов, поскольку перечень его коммерческих услуг включает как собственно пользовательские (логистика, экспедирование), так и технологические — фактически, внутренние для "Укрзализныци" (организация пере-





возок грузов, реализация маркетинговой стратегии и тарифной политики "Укрзализныци"). Отметим, что создание УТЛЦ в свое время было анонсировано как необходимое для централизации управления вагонным парком созданных в структуре "Укрзализныци" вагонных операторов — подведомственных предприятий вагоноремонта, получивших на баланс инвентарные вагоны. Однако эта, по сути, внутриведомственная техническая задача с самого начала приобрела характер коммерческий — новый центр стал позиционировать себя как предоставляющий логистические услуги и услуги по организации перевозок грузов. "УТЛЦ — связующее звено, выполняющее функции связи между сторонами и контролирующее выполнение условий договоров. Кроме того, Центр берет на себя информационную поддержку клиента и координирует возврат порожнего подвижного состава", — поясняла в свое время "Укрзализныця". Эти же функции делегированы предприятию и в составе ПАО "Укрзализныця", что, по сути, оставляет государственный вагонный парк "встроенным" в материнскую компанию и не создает предпосылок для его выделения в конкурентный бизнес. Соответственно, сложно судить о структуре стоимости вагонного ресурса "Укрзализныци" — эта сторона, как и тариф на перевозку, все еще остается непрозрачной для бизнеса.

С другой стороны, система тарифов "Укрзализныци", базирующаяся на стандартах времен СССР, все еще слабо актуализируется — так, несмотря на создание УТЛЦ в конце 2011 г., лишь в апреле 2016 г. в сборник тарифов (прейскурант 10-01) внесено определение "собственный вагон перевозчика" — понятие, классифицирующее вагонный парк собственности госоператора. Явно устарела, но перенесена в ту же апрельскую редакцию норма, ограничивающая размер скидки, предоставляемой ПАО "Укрзализныця" — не более 20% от базового тарифа. Характерно, что эту редакцию тарифных изменений впервые согласовала команда управленцев "Укрзализныци" в лице правления ПАО "Укрзализныця" (включая единственного на тот момент зарубежного представителя — германского специалиста Ш.Ф. Хофсаеса), однако это не сделало документ кардинально более новым, его структуру — более прозрачной. Более того, теперь уже ПАО "Укрзализныця" продвигает новую идею повышения тарифов в рамках все того же прейскуранта 10-01 — выравнивание базовых ставок, сглаживающее их разрыв в зависимости от расстояния перевозки (до и более 0,5 тыс. км). Под данную корректировку подпадают тарифные схемы 1 и 2 (перевозки универсальными и специализированными вагонами) — фактически, свыше 95% объемов грузоперевозок "Укрзализныци". Новация, подаваемая как ликвидация тарифной дискриминации ближних маршрутов, предусматривает снижение стоимости перевозок по "короткому" плечу за счет удорожания "длинного". Однако большинство клиентов "Укрзализныци", включая ассоциации грузовладельцев, указывают, что подавляющая часть перевозок осуществляется как раз на длинные расстояния, поэтому налицо скрытое повышение тарифов — более изощренное, поскольку, будучи внутриведомственной корректировкой, оно не требует согласования на уровне правительства. К тому же "Укрзализныця" традиционно не предоставила расчетов, не обосновала ожидаемые дополнительные доходы госбюджета — указано лишь, что расходы бизнеса увеличатся на $35 млн. Промышленное лобби, как известно, выступило с критикой новой инициативы, апеллируя к привычному перечню недостатков — непрозрачность, непродуманность последствий, отсутствие общественного диалога. Отсутствуют расчеты и у иного тарифного предложения "Укрзализныци" — единовременного удорожания порожнего пробега для вагонов в 1,4





раза. Указывается лишь, что данный шаг "необходим для обеспечения безубыточности перевозок". Новая инициатива, озвученная ПАО "Укрзализныця" в августе, имеет целью повысить стоимость полувагонов как погрузочного ресурса. Компания пока не предоставила детальные расчеты по данной акции, указав лишь, что нынешняя стоимость существенно отстает от рыночной и не дает возможности накапливать ресурсы для обновления вагонного парка. Характерно, что проблему отсутствия тарифных стимулов для обновления вагонного парка неоднократно поднимали и грузовладельцы Украины, усматривая в этом факторе барьер для становления и развития частного операторского бизнеса. Если государство прислушается к "Укрзализныце" и предоставит ей возможность пополнять вагонный парк за счет роста его стоимости, задача формирования полноценного рынка оперирования вагонами в Украине еще более отодвинется.

ВРЕМЯ — ДЕНЬГИ

Недостаточная гибкость в тарифной сфере, процедурная громоздкость при формировании грузовых тарифов — порок, на который сегодня все чаще указывают международные партнеры "Укрзализныци", иногда буквально "подталкивающие" украинского перевозчика к эффективным тарифным решениям. "Когда мы начали переговоры с "Укрзализныцей" по выработке тарифов в сообщении восток—запад, выяснилось, что, согласно украинским законам, изменение тарифов — очень длительная процедура, а результат необходимо получить достаточно быстро. Мы готовы пойти навстречу, чтобы использовать территорию Украины, но предлагаемые сегодня шесть месяцев для принятия тарифного решения — это неприемлемо", — заявил, комментируя вопрос выработки сквозных тарифов восток—запад, директор по развитию SNCF Captrain (Франция) Ксавье Вандерпепен. Дефицит тарифной гибкости признает и сама "Укрзализныця" — так, начальник Департамента коммерческой работы ПАО "Укрзализныця" Юрий Меркулов указал, что именно этот фактор является сегодня одним из основных, блокирующих развитие грузового транзита. "Начиная совместную с западными партнерами работу по формированию тарифов с запада на восток, мы столкнулись с определенной проблемой — да, тариф высок", — заявил Ю. Меркулов. В транзитном сегменте особенно ярко проявляется и отсутствие обновлений в системе тарифообразования "Укрзализныци", где до сих пор доминируют стандарты двадцатилетней давности. "Есть определенные причины даже ментального характера, которые сдерживают транзит. К примеру, нашими европейскими партнерами были предложены ставки за поездо-километр, и выяснилось, что мы немножко отстали от европейских железных дорог — мы привыкли иметь дело с тоннами, и желательно, чтобы этих тонн было побольше. Пришлось "переступать через себя", чтобы подготовить качественный логистический продукт", — сообщил Ю. Меркулов. Наконец, в тарифной базе "Укрзализныци" до сих пор отсутствуют положения, важные для развития инновационных видов грузового сообщения — на это, в частности, указал заместитель генерального директора АО "Литовские железные дороги" Стасис Гудвалис, заявивший: "В украинском правовом поле до сих пор не решен вопрос, как рассчитывать перевозку полуприцепа — как транспортное средство или как груз. Отсутствие определенности тормозит развитие "ВИКИНГА" как контрейлерного маршрута в направлении Украины". По мнению украинских экспертов, проблема отсталости тарифного регулирования является частью более общей проблемы — недостаточного развития рыночных механизмов в сфере железнодорожного транспорта. Эту же проблему констатировало правительство Украины, внеся пункт о развитии рынка в железнодорожную часть государственной директивы "План действий-2016". Как указано в данном документе, для железнодорожного транспорта государства характерными чертами являются "отсутствие конкуренции, мотивации к повышению эффективности работы хозяйствующих субъектов и качества услуг, расширению их перечня; устарелость методов регулирования железнодорожной отрасли, которые не соответствуют современным (рыночным) условиям ведения бизнеса; жесткое государственное регулирование тарифов на железнодорожные перевозки, которое не дает возможности своевременно реагировать на изменение ситуации на рынке транспортных услуг". Однако решение всех этих проблем правительство отодвигает на среднесрочную перспективу, не ставя конкретных ближайших задач. Это означает, что время для системных изменений в тарифной сфере "Укрзализныци" пока не пришло.

КАТКЕВИЧ Галина

Особенности транспортной логистики агропредприятий в Украине

Особенности транспортной логистики агропредприятий, вопросы повышения оптимизации затрат на агрологистику, эффективного использования элеваторов, повышения контроля за сохранностью грузов, тенденции в транспортной логистике, а также ряд других вопросов обсудили 19.08.2016 г. в Киеве участники аграрной конференции "Транспортная логистика и склад", организованной компанией "ПроАгро". Участие в мероприятии приняли около 100 представителей компаний-сельхозпроизводителей, а также транспортно-логистических компаний. С докладами выступили представители таких компаний, как AGRICOM GROUP, "Зернотранс", "Агроскоп интернешнл", "Вертикаль", группа компаний "Прометей", "ПроАгро", "Астарта-Киев".

Как было отмечено в ходе конференции, по организации эффективности логистики Украина находится далеко не в лидерах. Так, в рейтинге Всемирного банка по индексу эффективности логистики в агросекторе, наша страна находится лишь на 102 месте среди 155 стран мира. При этом каких-то изменений к лучшему в т.г. особо не наблюдается: по-прежнему ощущается дефицит квалифицированных кадров и дефицит подвижного состава. Кроме того, дополнительных проблем компаниям добавило введение весового контроля на дорогах, что привело к увеличению расходов перевозчиков и с/х производителей, а также усилило дефицит ж/д подвижного состава в сезон уборки урожая. В этой связи как никогда важным становится оптимизация затрат на агрологистику.

ВОПРОСЫ ОПТИМИЗАЦИИ АГРОЛОГИСТИКИ



Как отметил ***Евгений Филоненко, заместитель директора по логистике и транспорту компании "Агроскоп интернешнл",*** проблемы в логистике крупных предприятий однотипны, и основные задачи компаний в основном заключаются в том, "как перевезти как можно больше, дешевле и надежнее".

При этом он остановился на стратегиях компаний, отметив, что одни компании благодаря своим стратегиям успешно развиваются, а другие, к сожалению, не могут похвастаться серьезными успехами.

Затрагивая вопросы анализа логистических стратегий, Е. Филоненко отметил, что стандартные стратегии подразумевают снижение логистических затрат, которые подразумевают учет и контроль. С другой стороны, если компания не обладает



достаточной квалификаций, то более правильной будет стратегия аутсорсинга — т.е. передача нецелевых операций на другие компании, имеющие в этом достаточный опыт.

Татьяна Лымарь, заместитель гендиректора транспортно-экспедиторской компании "Вертикаль", затрагивая преимущества передачи логистики на аутсорсинг, отметила, что для крупных аграрных компаний это — сокращение затрат на дорогостоящих профессионалов и сотрудников, а также на содержание ряда департаментов и отделов. "Аутсорсинговые компании уже имеют готовые варианты решений вопросов. Это позволит предприятиям сократить время… на их обдумывание, а также сократить ряд издержек", — сообщила она.



Что касается мелких предприятий, то аутсорсинг им может быть выгоден тем, что все риски при транспортировке грузов по ж/д ложатся на плечи экспедиторской компании. Кроме того, мелкие компании получают определенную систему кредитования, а это более чем выгодно, т.к. они не всегда имеют достаточное количество средств, чтобы вовремя перечислить железной дороге (в настоящее время она вообще не работает в кредит).

Также Т. Лымарь обратила внимание на то, что в случае задержки судов в портах, предприятия, которые передали свою логистику на аутсорсинг, имеют возможность приостанавливать на короткое время вагоны. "Тем самым для компаний, и крупных и мелких, это средство экономии средств, связанных с простоем вагонов. Если же вы самостоятельно организовываете перевозки, то все риски ложатся непосредственно на вас, как на грузовладельца, так и на грузоотправителя", — подчеркнула Т. Лымарь.

Кроме того, Т. Лымарь подробно остановилась на том, что эти факторы необходимо учитывать при выборе предприятия, с которым заключается договор на хранение зерна (что также поможет избежать ненужных потерь времени и денег).

В т.ч. немаловажное значение имеет инфраструктура такого предприятия. В т.ч. необходимо узнать о наличии ж/д путей, ведется ли погрузка параллельно двумя видами транспорта — авто и ж/д, есть ли возможность формирования маршрутных отправок с элеватора без отстоя вагонов на путях общего пользования, есть ли на предприятии свои запасы дизтоплива. "Важным моментом являются прописанные в договоре сроки, в которые предприятие обязуется отгрузить вашу продукцию в нужный вам период", — также подчеркнула она.

Кроме того, Т. Лымарь призвала внимательно отнестись к моменту оплаты за погрузку в выходные дни и рекомендовала настаивать на том, чтобы в договоре была прописана единая ставка на все дни недели. "Возьмем для примера послеобеденный период в пятницу... Что мы имеем — вагоны поставлены, но элеватор не успевает загрузить их в будний день. Вы автоматически попадаете на оплату в выходной день — т.е. двойную ставку", — отметила она.

Александр Смокотнин, директор департамента логистики компании AGRICOM GROUP, поделился опытом своей компании по повышению эффективности и оптимизации затрат на агрологистику. Он в т.ч. отметил, что в основе общей концепции организации эффективной логистики лежит базовый принцип — время, информация, деньги. В этой связи он акцентировал внимание на необходимости повышения внутренней коммуникации и планирования внутри компании, а также необходимости детальной фиксации времени бизнес-процессов. "Автоматизация, мониторинг и учет. Пока мы не видим в режиме реального времени, что происходит с нашей техникой, с нашим зерном и людьми, мы не управляем этими процессами. И если у нас нет статистики, четких цифр, то мы тоже не управляем процессами", — подчеркнул А. Смокотнин.



Также он рассказал о программных продуктах и технологиях, которые помогают не только управлять логистическими бизнес-процессами, но и осуществлять их мониторинг ("Панорама-агро", "Инспектор" и т.д.).

По словам А. Смокотнина, мониторить работу собственных автомобилей компании AGRICOM GROUP помогает программа "Инспектор". Кроме того, компания также контролирует работу сторонних автомобилей, которые нанимаются для перевозки — на них устанавливаются мобильные трекеры (практически сразу, как только автомобиль приехал под место загрузки). Это позволяет компании видеть общую картину того, что происходит с используемой техникой.

Также, А. Смокотнин рассказал об опыте компании по оптимизации полевой логистики. В частности, остановился на опыте использования по время уборки нетипичных автомобилей для перевозки зерна — т.н. кормовозов, предназначенных на перевозки муки и сыпучих кормов. "Бочки-кормовозы очень актуальны для транспортировки — в нашем случае это были лен и рапс, как наиболее текучие культуры. Кто сталкивался с перевозкой подобных культур, понимает, что при транспортировке идут очень большие потери, а

вот при использовании кормовозов потери практически нулевые, т.к. просыпаться грузу некуда", — подчеркнул он.

Кроме того, компанией с 2015 г. применяется новая технология — трехзвенная система уборки. Суть ее состоит в следующем: машины не заезжают для погрузки на поле, а с комбайнами работает бункер-перегрузчик с трактором (на 4 комбайна — 1 бункер-перегрузчик вместимостью 20 т). Позже машина возле поля загружается из бункера-перегрузчика и сразу едет на элеватор. "Т.о., это не только упрощает учет, но и уменьшает непосредственную потребность в транспорте, уменьшаются потери зерна и повышается качество учета", — отмечает А. Смокотнин.

Что касается перевалки зерна в ж/д вагоны, то здесь компания AGRICOM также использует собственные бункеры-перегрузчики. "Тем самым мы уходим от прямой зависимости от работы стороннего элеватора,… в то время как новые ограничения по весу автотранспорта и стоимости логистики вынуждают всех переходить на ж/д (а в это время — на элеваторах очереди, простаивает техника, что ведет к затратам как физическим, так и временным). С помощью бункера удалось сэкономить и время, и деньги", — сообщил представитель компании AGRICOM.

Помимо прочего, А. Смокотнин затронул вопросы контейнерной логистики, а именно организации погрузки зерна в контейнеры для транспортировки его как морским путем, так и железнодорожным в Европу и далее. "В настоящее время далеко не все элеваторы могут обеспечить возможность приемки зерна и его погрузку в контейнеры. Для нас это достаточно новое направление, пока еще не востребованное. Но, по моему глубокому убеждению, такие перевозки будут развиваться… Поскольку для экспорта — это отличное решение, и особенно для организации логистики нишевых культур, у которых небольшие объемы, но (при перевозке которых — **ред.**) важны точность, минимальные потери и минимальная стоимость логистики", — подчеркнул он.

Александр Смирнов, коммерческий директор компании "Зернотранс", в своем докладе затронул тему использования услуг транспортных компаний как способа оптимизации собственной логистики. По его словам, согласно статистике, на долю автоперевозок в логистической цепочке доставки с/х продукции до потребителя приходится всего около 27%. Причем, если говорить о перевозках в порты, туда автотранспортом с/х продукции доставляется меньше, чем по ж/д, т.к. порты оборудованы ж/д приемниками. В то же время, с/х компании, которые отдают свою продукцию на переработку, в большинстве случаев (если это не нишевая культура) выбирают предприятия, находящиеся в зоне доступа автомобильной логистики — там автоперевозки занимают значительную нишу. В целом, в настоящее время в перевозках в Украине задействовано около 18 тыс. автомобилей-зерновозов.



Также А. Смирнов обратил внимание на то, что перевозки с/х продукции имеют свою особенность. Существует высокий сезон, который состоит из двух уборочных, и главным критерием данного сезона являются сроки доставки. Второй немаловажный вопрос — как удешевить стоимость перевозки. Зачастую, самое простое решение, к которому приходят многие с/х производители, это — или до последней копейки торговаться с перевозчиком, или купить свой собственный транспорт и ни от кого не зависеть. Но это — ошибочное решение. Ведь что делать с транспортом потом, когда высокий сезон закончится? Останется транспорт, который будет приходить в негодность. "Ведь ни для кого не секрет, что грузовой автомобиль за 5—7 лет теряет 40—60% в цене… Потом продать машину можно будет только дешевле", — подчеркнул А. Смирнов. Также он добавил: "У нас есть большие агрохолдинги, которые имеют свой собственный транспорт… Они не только смогли выстроить свою логистику в течение года.., но и продают этот транспорт. Т.е., в течение года этот транспорт… приносит маржу. Но с какого этапа это начинается?... Со своей стороны, как автоперевозчик, хочу сказать — не такая у нас и высокая рентабельность. Мы стараемся выстраивать эту рентабельность круглый год, но на это тратим много усилий. Так, перед каждой уборочной мы делаем вложения — увеличиваем склад запчастей, меняем шины… Во-вторых, уборочная — это процесс круглосуточный, и чтобы водитель работал эффективно, необходимо как минимум спальное место в машине,… необходима частая смена водителей… Поэтому в уборочную добавляется дополнительный ресурс людей (и переводится на круглосуточный режим работы). Кроме того, нормативы на ремонт техники сокращаются по времени на 40—50%, чтобы не подвести партнеров (заказчиков услуг — **ред.**). Поэтому перевозчик свои деньги отрабатывает".

Возвращаясь к вопросу удешевления перевозок, А. Смирнов отметил, что хотя исторически в высокий сезон из-за дефицита транспорта тарифная сетка вырастает примерно на 20—30%, компания "Зернотранс" из года в год, напротив, снижает цены для своих партнеров в период уборочной. "Это происходит потому, что на определенном этапе мы смогли достучаться друг до друга… Мы пытаемся объяснить, что затраты перевозчика делятся на 2 части — это переменные затраты (затраты, которые привязаны к километрам, к дизтопливу, запчастям) и постоянные затраты, от которых мы никуда не денемся (эти затраты привязаны ко времени) — зарплата рабо-



чим, налоги. Есть еще и такие затраты, как амортизация автомобиля… Так вот мы с нашими партнерами проговариваем, что в уборочную они дадут нам возможность работать интенсивно… Ведь каждая вторая ходка в одни и те же сутки в уборочную дешевле на 30—40% (потому что выгрузившись первый раз, я покрыл все свои постоянные затраты за первую ходку)… Рецепт удешевления перевозок в урожай очень простой: надо сесть и подсчитать каждую конкретную перевозку, каждый конкретный маршрут… И… если вы дадите нам хотя бы недельное планирование, если дадите нам фиксированное время погрузки и выгрузки (с круглосуточной выгрузкой), мы сможем снизить тариф на 20, 30, 40, а иногда и 50%... И когда мы прописываем эти графики, в результате мы получаем тариф именно на уборочную.., партнеры выходят на рынок со своей тарифной сеткой, которая намного ниже рыночной, и "Зернотранс" соглашается на эту сетку, т.к. компании это выгодно и с такими партнерами она хорошо зарабатывает".

Также А. Смирнов отметил, что начиная с 2016 г. прослеживается новая тенденция: с/х производители начали разбивать вывоз своей продукции на почти равные части в течение года. "Я думаю, что это связано как с поиском более выгодной цены, так и с поиском входящего НДС, который мы (перевозчики — **ред.**) ежемесячно можем дать с/х производителю", — отметил он.

Как пояснил коммерческий директор компании "Зернотранс", ранее сельхозпроизводитель был на спецрежиме налогообложения НДС. Ему не нужен был входящий НДС — им возвращали все 100% НДС, а на сегодняшний момент им, как и всем субъектам хозяйствования, возвращают лишь разницу в НДС, поэтому сельхозпроизводителям нужны услуги с входящим НДС. "Ведь раньше было, как у перевозчиков: есть 2 тарифные сетки с НДС и без НДС, но тот, который без НДС, и давал на 20% дешевле услуги. А мы же уплачиваем НДС государству (мы не можем предоставлять услугу без НДС) и сейчас нас сравняли",— отмечает А. Смирнов.

ВВЕДЕНИЕ НОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ ГАБАРИТНО-ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА АГРОЛОГИСТИКУ

Вопрос габаритно-весового контроля на автодорогах Украины, а также изменения разрешенного веса автотранспорта так или иначе затрагивался почти всеми докладчиками конференции.

По словам А. Смирнова, новые требования по габаритно-весовому контролю привели к увеличению затрат перевозчиков на автологистику примерно на 55—60% из-за того, что приходится гонять недозагруженные машины. При этом он посетовал: "Партнеры компании в частных беседах нередко выражают мнение, что расходы автоперевозчика увеличились незначительно. При этом они принимают во внимание лишь расходы на дизтопливо, резину, запчасти, забывают об амортизации автомобиля... За 5—6 лет новый автомобиль теряет в цене вдвое. Чтобы автопоезда стоимостью EUR85—105 тыс. (например, МАЗ или Scania) окупились, необходимо, чтобы они принесли только для покрытия амортизации около EUR40 тыс. в течение 5 лет. И одно дело, когда мы возили по 40 т, и рентабельность составляла 10% (условно, мы зарабатывали 1 тыс. грн.), то при той же рентабельности с 20 т мы будем зарабатывать 500 грн. Т.о., срок амортизации машины увеличится вдвое, а через 10 лет этот автомобиль не будет стоить ничего. Поэтому, если считать затраты правильно, через амортизацию, то это еще 50—60%".

По словам представителя "Зернотранса", увеличение цены на автоперевозки зерновых в первую очередь ляжет на плечи с/х производителя. Это, к сожалению, либо отразится на стоимости буханки хлеба, либо на его прибыли.

Отвечая на вопрос, увеличилось ли количество ходок автомашин, коммерческий директор "Зернотранса" отметил, что увеличилось количество транспорта, занятого в перевозке агропродукции. И за счет увеличения количества машин, в целом рейсов стало больше. При этом время приема зерна в точках доставки не ускорилось, а осталось прежним. "Мы все понимаем, что работа подъемника и работа лаборатории при приемке зерна занимает, как минимум, 40 мин. на одну машину вне зависимости от того, сколько машина привезла: 3 т, 5 т или 40—50 т. Поэтому транспорта нужно больше, возим меньше… и число рейсов для одной машины за месяц уменьшилось. И далее, на мой взгляд, из-за увеличения очередей оно (количество рейсов — ***ред.***) будет уменьшаться", — сказал А. Смирнов.

По мнению автоперевозчиков, введенные в Украине требования по габаритно-весовому контролю автомобилей нуждаются в пересмотре. Так, в действующих правилах дорожного движения прописаны нормы, которые ограничивают как общую массу транспортного средства (до 40 т), так и нагрузку на ось (не более 11 т на одиночную ось и 16 т на сдвоенную). По мнению А. Смирнова, это необъективно, так как в первую очередь должна приниматься во внимание нагрузка на ось. "Автомобили, которые уже есть на рынке.., покупались исходя из мировой практики многоосного транспорта — так делала и наша компания. Ведь и Австралия, и Америка поощряют перевозку многоосными транспортными средствами… Чем больше осей, тем меньше нагрузка при одинаковой общей массе транспортного средства. И современный транспорт построен именно по этому принципу. Его нельзя загонять в рамки 40 т — рамки старых колхозных КАМАЗов. Поэтому мы, перевозчики, говорим о том, что многоосное транспортное средство, допустим, современный грузовой автомобиль с 3-осным прицепом, может брать 52 т, не превышая разрешенную нагрузку на ось и не разрушая

дорогу (курс физики за 5 класс, вектор силы — на дорогу давит ось). Конечно мы можем возить и по 5 т, но, во-первых, для перевозки одного и того же объема нужно сделать больше рейсов, и дороги от этого лучше не станут, а во-вторых, очереди в портах станут больше, в-третьих, потребуется больше водителей, а квалифицированных водителей не так-то и много", — подчеркивает он.

По словам А. Смирнова, если подходить к решению вопроса через многоосное ТС, то дефицит транспорта из-за введенных весовых ограничений увеличится не сильно (он будет дефицитом в уборочную, возможно он составит 30—40% от необходимого количества транспорта, "а может и того меньше").

А. Смирнов отметил, что перевозчикам требуются время и деньги, чтобы модернизировать или заменить свой транспорт. В настоящее время они просят внести изменения в украинское законодательство, чтобы привести требования по габаритно-весовому контролю в соответствие с европейской практикой, а также инициируют законопроект, который даст переходный период, когда многоосные машины будут ездить без превышения разрешенной нагрузки на ось, а водители смогут оплачивать перегруз через официально взятые разрешения (как это было сделано в Европе). "У нас есть ПДД, которые были списаны с европейских. Но как это было в Европе? Есть европейская конвенция, которая была введена в 2005 г. В ней говорится, что транспорт должен ограничиваться по общей массе. Но т.к. было множество ТС, которые не соответствовали на тот момент этим ограничениям, в Европе написали, что есть переходный период, чтобы люди, которые имеют бизнес, за несколько лет постепенно модернизировали свой транспорт. В этот переходной период перевозчикам с многоосными транспортными средствами разрешено превышать общую массу 40 т, но нельзя превышать нагрузку на ось. Превышение общей массы оплачивают государству через разрешения", — отметил коммерческий директор компании "Зернотранс".

Также он уточнил: "Мы говорим о чем: нужно ввести разрешение возить груз выше ограничения по брутто, но не более чем разрешенная нагрузка на ось. Вот эта разница 12—15 т должна оплачиваться. При этом, у перевозчика будет время перейти на другой транспорт, а государство может получать доход от разрешений в размере до 5 млрд грн. в год. При этом, тариф перевозчиков вырастет не на 50—60%, а всего на 20%, и аграрники не будут терять на перевозках деньги… Главный вопрос: как сделать эти разрешения, во-первых, не коррупционными, как это было раньше, а во-вторых, моментальными (получение разрешений в онлайн-режиме)". По словам А. Смирнова, в Европе на любой заправке стоит специальное платежное устройство: водитель доезжает до заправки, набирает маршрут, оплачивает необходимую сумму, клеит штрих-код на товарно-сопроводительные документы и едет. А вот если он не наклеил штрих-код, тогда платит огромные штрафы. "Мы, перевозчики… уже обращались к министру. В настоящее время у Мининфраструктуры очень конструктивная позиция. С новой командой, которая пришла в ведомство, очень приятно работать — они слышат и они понимают, о чем идет речь, но в силу инертности процессов нельзя что-то быстро изменить — есть акты, есть подзаконные акты…", — отмечает А. Смирнов. По его словам, соответствующий законопроект, который учитывает пожелания перевозчиков, мог бы быть рассмотрен в парламенте на последней сессии ВР. Однако в силу определенных причин этого не произошло. "Мы ожидаем, что на сессии в сентябре он будет в числе первоочередных", — сообщил коммерческий директор "Зернотранса".

Как констатировали ряд участников конференции, с ужесточением в Украине весовых норм для грузового автотранспорта перевозки зерна постепенно начали смещаться с автодорог на железную дорогу. Также замгендиректора компании "Вертикаль" Т. Лымарь отметила, что если раньше на расстояние до 350 км было экономически выгодно везти зерно автотранспортом, то теперь (согласно расчетам компании "Веритикаль") на расстояние 90 км уже выгодно осуществлять перевозку по железной дороге. По мнению Т. Лымарь, новая тенденция приведет к увеличению спроса на подвижной ж/д состав, которого и так не хватает. Кроме того, загруженность ж/д приведет к увеличению времени оборота вагонов. "Для того, чтобы урегулировать этот дисбаланс, государство будет вынуждено поднимать цену на ж/д перевозки... Это будут ваши же затраты, поэтому планируйте повышение заранее", — сказала она.

В продолжение темы перевозок сельхозпродукции по ж/д ***руководитель направления логистики группы компаний "Прометей" Анастасия Щербанюк*** отметила, что с ужесточением весовых органичений на автодорогах Украины, большим плюсом является то, что практически все элеваторы "Прометая" могут работать с железной дорогой. "У нас спокойно идет круглосуточная выгрузка машинами и параллельно идет погрузка вагонами", — подчеркнула она. По словам А. Щербанюк, на данный момент, за счет собственных средств предприятия восстановлено большинство подъездных путей ж/д к элеваторам. Также она сообщила, что скоро будет запускаться ж/д линия Николаев—Долинская, где находится 3 элеватора "Прометея" — Лоцкино, Новополтавка и Казанка. "Большой плюс, что эти элеваторы находятся на одной ж/д линии, т.е. одновре-





менно будет подаваться порожняк и одновременно будут забираться груженые вагоны. Т.о. можно будет собирать крупные партии и поставлять их в порт", — подчеркнула она.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОХРАННОСТИ ГРУЗОВ ПРИ ХРАНЕНИИ И ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ

Так или иначе, в ходе конференции поднимался вопрос сохранности грузов при перевозке. Как сообщила А. Щербанюк, при оправке с/х продукции по железной дороге компания столкнулась с проблемой хищения грузов. Причем, хищения, в основном, происходят на Одесской ж/д. "Зерновозы всегда идут с запорно-пломбирующими устройствами (ЗПУ). Но мы столкнулись с проблемой, что иногда... вагон приезжает в порт, пломбы на месте, вагоны целы, а 2—5 т не хватает. И понятно, что по дороге зерновые где-то ссыпали (есть возможности ссыпать эти грузы, чтобы ЗПУ и вагоны оставались целыми). Поэтому компания приняла решение, что абсолютно все ж/д перевозки ее грузов осуществляются с охраной... Конечно, это несколько увеличивает тариф, но не возникает никаких проблем из-за недостачи… Наши отношения с коллегами стоят намного дороже, чем немного завышенная стоимость перевозки", — отметила она.

А. Щербанюк пояснила, что если у вагона в процессе транспортировки продукции по ж/д будут где-то сорваны пломбы, либо будут еще какие-то повреждения, претензии выставляются непосредственно к ж/д. "Понятно, если есть внешние повреждения, мы эти претензии выставляем железной дороге (т.к. она отвечает за груз с момента его передачи на ж/д до момента передачи груза получателю). Если же явных повреждений на вагоне нет, ЗПУ на месте, при этом груз шел без охраны, эту претензию выставить некому. В таком случае претензия решается между грузоотправителями и грузополучателями. И понятно, что грузополучатель на себя эту ответственность брать не хочет… все ляжет на отправителя… Если же груз идет под охраной, то претензии выставляются к экспедитору", — пояснила А. Щербанюк.

По словам представителя "Прометея", в договоре с экспедитором компания обязательно прописывает, что он берет на себя 100% ответственность за недостачу груза свыше естественной убыли (при перевозке зерновых по ж/д она составляет 0,5%). Далее экспедиторская компания непосредственно заключает договор с охранной фирмой. При этом форма охраны бывает разная: некоторые фирмы предоставляют сотрудников, которые присутствуют на самом элеваторе во время погрузки, а позже сопровождают груз на всем пути следования до момента выгрузки. Другие фирмы организовывают охрану на каждой станции — ее сотрудники встречают вагоны, находятся возле вагонов на станции и до момента выгрузки. "Как будет организована охрана — это вопрос к экспедитору", — подчеркнула А. Щербанюк.

Насколько будут отличаться тарифы с учетом охраны от стандартных тарифов, будет зависеть от того, с какой охранной фирмой будет работать экспедитор. "Если вы будете работать с обычной ж/д охраной, будете заказывать теплушку, в которой будет ехать охрана, то это будет увеличивать тариф гривен на 30—50 на одной тонне... но чем больше вагонов за раз будет грузить элеватор, тем дешевле эта ставка... Если работать с крупными серьезными компаниями-экспедиторами, у них уже есть наработанные охранные фирмы, и тариф будет намного дешевле. Т.е. это будет 20—30 грн./т, а может быть даже меньше (в зависимости от расстояния перевозки, от того, какое количество дорог проходят вагоны и от количества объема погрузки)", — сообщила А. Щербанюк.

О том, как обеспечивается сохранность грузов при перевозке автотранспортом, рассказал коммерческий директор компании "Зернотранс". "Здесь мы для себя видим простой рецепт: это интенсивная работа транспорта, это навигация (оснащение ТС спецустройствами, позволяющими в режиме онлайн отслеживать их местонахождение — ***ред.***), это круглосуточная диспетчеризация, и в конце-концов это... страхование грузов, пломбирование и т.д... Мы не думаем, что это панацея, но на 99% этот вопрос можно решить", — отметил А. Смирнов, отвечая на вопрос участников конференции.

Также важно, чтобы водители ночевали с грузом в безопасном месте. По словам А. Смирнова, со всеми водителями "Зернотранса" заключен договор о полной материальной ответственности. В целом, по мнению коммерческого директора "Зернотранса", во время перевозок не нужно расслабляться и нужно быть готовыми ко всему. "Мы выходцы из Донецкой области, у нас первый гараж и завод находится в г. Волноваха Донецкой области и… мы работаем в этих областях. Донецкая, Луганская, Запорожская, Днепропетровская, области... И я вам скажу, что там менее криминогенно, чем в Кировоградской области или Николаеве — это абсолютно так. Потому что в первых областях народ более готов и не расслаблен. Кроме того, там большое количество военных и правоохранительных органов, которые все же что-то гарантируют", — отметил он.

Подготовила КОРНИЛОВА Татьяна



Ответственность экспедитора при международной перевозке грузов автомобильным транспортом

По оценкам FIATA, около 80% международных перевозок всеми видами транспорта осуществляются с привлечением транспортно-экспедиторских компаний.

В соответствии с официальным описанием понятия "экспедиторские и логистические услуги", принятым 29.10.2004 г. совместно FIATA (Международной федерацией экспедиторских ассоциаций) и CLECAT (Европейской ассоциацией по оказанию экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных услуг), под ними подразумеваются "*любого вида услуги, относящиеся к перевозке (одним или несколькими видами транспорта), консолидации, хранению, обработке, упаковке, вывозу, завозу товаров, равным образом, как и вспомогательные, консультационные услуги, связанные с предоставлением основных услуг, включая, но не ограничивая, услуги, касающиеся таможенных и налоговых вопросов, декларирования товаров и обеспечения их страхования, осуществления платежных операций с товарами и сбора документов, относящихся к ним или их перемещению*".

Из указанной формулировки усматривается, что указанные услуги практически полностью охватывают всю систему управления логистикой товара.

Объем транспортно-экспедиторских услуг наглядно демонстрирует Формальный перечень международных и национальных транспортно-экспедиторских услуг, предлагаемый FIATA, который насчитывает более 120 позиций.

Объединяя грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и иных субъектов транспортной инфраструктуры (порты, терминалы, склады и пр.), а также страхователей и таможенные органы разных стран, экспедиторы выполняют ключевую функцию в процессе организации грузооборота, заключающуюся в создании транспортных потоков на основе принципа минимизации затрат временных и материальных ресурсов, значение которой в международном формате трудно переоценить.

ОБЪЕМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЭКСПЕДИТОРА

Учитывая, что любая предпринимательская деятельность (исключением не является и экспедиторская) сопряжена с рисками невыполнения или ненадлежащего выполнения договорных обязательств, необходимо четкое понимание объема ответственности экспедитора. С учетом многообразия услуг, которые, как правило, предоставляет своим клиентам экспедитор, в этом виде деятельности этот вопрос стоит наиболее остро.

Правовые основания требований заказчика и объем ответственности экспедитора определяются договором, заключенным между ними, а также национальным материальным правом, которое стороны определили как подлежащее применению к их отношениям либо выбранное с помощью коллизионных норм. Кроме того, стороны могут использовать положения международных правовых документов, участниками которых являются государства, в которых стороны зарегистрированы.



НАЦИОНАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ

Набор законодательных актов, регулирующих в Украине на национальном уровне транспортно-экспедиторскую деятельность, достаточно невелик и хорошо известен игрокам отрасли.

Сфера транспортно-экспедиторских услуг, в частности, урегулирована Законом Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности", Гражданским кодексом Украины и Хозяйственным кодексом Украины.

Частью второй статьи 14 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" определено, что за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, которые предусмотрены договором транспортного экспедирования и этим Законом, экспедитор и клиент несут ответственность в соответствии с Гражданским кодексом Украины, иными законами и договором транспортного экспедирования.

В соответствии со статьей 934 Гражданского кодекса Украины за нарушение обязанностей по договору транспортного экспедирования экспедитор отвечает перед клиентом согласно главе 51 этого Кодекса.

Хозяйственный кодекс Украины не содержит специальных положений, определяющих ответственность экспедитора.

Статьей 651 главы 51 Гражданского кодекса Украины предусмотрено, что в случае нарушения обязательства наступают правовые последствия, установленные договором или законом, а именно:

1) прекращение обязательства вследствие одностороннего отказа от него, если это установлено договором или законом, или расторжение договора;

2) изменение условий обязательства;

3) уплата неустойки;

4) возмещение убытков и морального вреда.

Отдельно следует отметить, что согласно части третьей статьи 14 Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" и статье 618 Гражданского кодекса Украины экспедитор несет ответственность за нарушение обязательства третьими лицами, на которых было возложено его исполнение. Такими лицами могут выступать терминалы, перевалочные комплексы, склады, а в большинстве случаев — перевозчики, которых экспедитор привлекает для транспортировки груза.

С учетом очень общих формулировок закона в отношении ответственности и отсутствия регулирования этого вопроса в сфере экспедирования, установленная законодательством ответственность экспедитора крайне размыта и дает кредитору возможность требовать непосредственно от экспедитора возмещения причиненных убытков, связанных с гибелью, утратой или повреждением груза в процессе его перевозки, а также применения мер обеспечения выполнения обязательства, в частности неустойки (штрафа или пени), предусмотренных договором. Кроме того, тот же объем ответственности экспедитора предусмотрен за нарушение обязательства третьими лицами, которых он привлек.

МЕЖДУНАРОДНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

В настоящее время единого международного правового документа, регламентирующего отношения в сфере транспортно-экспедиторской деятельности, нет. С целью формирования единообразной практики в сфере транспортно-экспедиторской деятельности FIATA разработала рекомендательные правила и условия экспедиторской деятельности, а также типовой экспедиторский договор. Указанные документы носят необязательный характер и по этой причине не могут служить основой для правоотношений сторон, если использование этих документов прямо не согласовано между сторонами договора.

При этом, международные автомобильные перевозки достаточно подробно регламентируются на международном уровне. В частности, отношения заказчика и перевозчика в международной автомобильной перевозке грузов регулируются в том числе положениями Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки грузов (CMR) 1956 г. с последующими изменениями 1978 г. (далее — Конвенция CMR), участником которой является Украина.

Конвенция CMR предусматривает ряд ограничений в отношении ответственности перевозчика, направленных на соблюдение принципа справедливости и баланса интересов сторон по договору перевозки.

В частности, Конвенцией CMR установлен предел ответственности перевозчика в размере 8,33 SDR (специальных прав заимствования) за килограмм веса брутто недостающего груза. Еще одной немаловажной особенностью, предусмотренной Конвенцией CMR, является годичный срок исковой давности для предъявления требований к перевозчику.

За 10 лет с момента присоединения Украины к Конвенции в 2006 г. наработана обширная судебная практика в отношении применения этих положений Конвенции и их трактовки в контексте украинского законодательства.

При этом, очевидно, что отношения экспедитора и заказчика перевозки данная Конвенция прямо не регулирует. Однако для заказчика, который заказал у экспедитора полный сервис по организации перевозки, экспедитор является и организатором, и перевозчиком в одном лице. Заказчик не знает и не хочет знать конкретного перевозчика, который перевозил груз на том или ином отрезке пути.

Возникает вопрос, насколько применимы положения Конвенции к отношениям между экспедитором и заказчиком по договору транспортного экспедирования.

ЭКСПЕДИТОР И КОНВЕНЦИЯ CMR

Принимая во внимание выработанный на практике подход, основанный на принципе справедливо-

сти, согласно которому на лицо — участника правоотношений не может быть возложена ответственность большая, чем установленная законом для другого лица — участника правоотношений, за исключением случаев, прямо предусмотренных законом, усматривается возможным применить лимиты и другие положения Конвенции CMR и к ответственности экспедиторов, которые организовывают международную автомобильную перевозку, но с определенными оговорками.

Украинской судебной практики по этому вопросу крайне мало, она противоречива и в большинстве случаев зависит от конкретных обстоятельств дела. Если говорить об общем подходе, то можно отметить следующие моменты.

Возможность применения Конвенции CMR к отношениям заказчик-экспедитор, как правило, усматривается в случае, если экспедитор является так называемым "производственным экспедитором", т.е. лицом, которое принимает груз под свой контроль как минимум формально, т.е. по договору.

При этом подтверждением принятия груза под контроль экспедитора могут служить документы, составленные экспедитором или привлеченным третьим лицом (складом, терминалом) для подтверждения такой приемки (акты приема-передачи и т.п.). Очевидно, что такие документы должны содержать оговорку о том, что груз поступает для или под контроль экспедитора.

Кроме того, очень важно содержание самого договора между экспедитором и заказчиком. В частности, выступает ли экспедитор в этом договоре от своего имени, или от имени перевозчика; имеются ли в договоре специальные положения, регламентирующие, в каком объеме и на каких условиях привлекаются экспедитором третьи лица; содержит ли договор особые положения о роли экспедитора в качестве перевозчика.

Применяя положения Конвенции CMR, следует также учитывать особенность, предусмотренную частью 2 статьи 19 Закона Украины "О международных договорах Украины". Она предусматривает, что если международным договором установлены иные правила, чем те, которые предписаны в соответствующем акте законодательства Украины, то применяются правила международного договора — в нашем случае, Конвенции CMR, которые устанавливают пределы материальной ответственности и ограничивают срок привлечения к ней.

Пример из практики. Подход, основанный на вышеуказанных выводах, был успешно использован специалистами Interlegal для решения задачи, связанной со взысканием с экспедитора — украинской компании, убытков, причиненных порчей груза в процессе его международной автомобильной перевозки.

В данном деле договор содержал прямую ссылку о применении к отношениям сторон Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки грузов (CMR). Тем не менее, стороны не регламентировали, к каким видам отношений по договору применяются положения Конвенции CMR и в какой части.

В этой связи возникло несколько вопросов: является ли экспедитор ответственным за порчу груза в части выполнения контракта в рамках транспортно-экспедиторских услуг, или его ответственность будет регламентирована положениями Конвенции CMR как выполняющего в данном случае роль перевозчика для своего клиента.

От решения этих вопросов зависел как объем ответственности экспедитора, так и применяемый срок исковой давности.

Во избежание ожидаемых разногласий сторон в судебном процессе, вызванных, в том числе, противоречивой судебной практикой и неоднозначным толкованием подобных случаев, юристами Interlegal были проведены переговоры с должником, результаты которых оформлены соглашением об урегулировании спора, содержащим детальный порядок и способ возмещения должником — экспедитором причиненных убытков. В качестве правового основания для данного соглашения были использованы положения Конвенции CMR.

Также в соглашении об урегулировании спора было согласовано продление годичного срока исковой давности, предусмотренного Конвенцией CMR.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Мы неоднократно подчеркивали в своих публикациях, что применение разумных мер обеспечения надлежащего исполнения экспедитором своих обязательств — это гарантия реального возмещения экспедитором убытков, связанных с утратой или порчей груза.

Для экспедитора подобная регламентация тоже имеет свои преимущества — он точно знает и понимает пределы своей ответственности, включает соответствующие положения в договоры со своим субподрядчиком, имеет возможность своевременно принять меры по минимизации убытков и защите своих интересов.

Один из самых "простых" способов — это правильная конструкция положений договора, включение необходимых оговорок, которые регламентируют применение международных актов к конкретным отношениям. Не стоит забывать и о Стандартных правилах экспедирования, которые могут быть приняты на уровне компании экспедитора и регламентировать различные ситуации во взаимоотношениях с клиентом. Такие правила могут быть соответственно инкорпорированы в каждый договор экспедитора с клиентом.

ГОРОВАЯ Карина, юрист
Interlegal, Международная юридическая служба,
СЕЛИВАНОВ Михаил, юрист
Interlegal, Международная юридическая служба







АССОЦИАЦИЯ «УКРВНЕШТРАНС»

С 1992 года на службе обществу

Наше видение: устойчивое развитие в соответствии с мировыми стандартами и стремление к обеспечению лидерства Участников Ассоциации на международном рынке транспортно-логистических услуг.

Наша миссия: постоянная координация хозяйственной деятельности Участников Ассоциации и улучшение их позиций на транспортно-логистическом рынке, а также содействие развитию и упрощению процедур международной торговли и логистики путем использования потенциала украинской транспортно-логистической системы, документов и форм ФИАТА, взаимодействия с ФИАТА, другими международными организациями, органами государственной власти и местного самоуправления Украины, заинтересованными участниками цепи поставок.

Наши цели:

- Защита общих интересов Участников Ассоциации в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, отраслевых международных правительственных и неправительственных организациях.
- Влияние от имени сектора транспортно-логистических услуг на отраслевое действующее и будущее законодательство Украины.
- Создание условий для выхода Участников Ассоциации на международные рынки путем выполнения представительских функций в ФИАТА и других международных организациях.
- Интеграция Участников Ассоциации в единую национальную транспортно-логистическую систему.
- Системное совершенствование уровня профессиональной подготовки и образования персонала участников цепи поставки, в том числе в соответствии с минимальными стандартами ФИАТА:
  - ✓ «Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (Диплом ФИАТА)»;
  - ✓ «Управление цепями поставок (Высший диплом ФИАТА)».
- Создание правовой основы и организационной структуры смешанных интермодальных/мультимодальных перевозок в Украине, основываясь на возможностях практического применения документов и форм ФИАТА, а также документов МТП в области международной торговли и логистики.

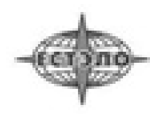
Наше участие в международных организациях:











01042, Украина, г. Киев ул. П. Лумумбы, 4/6, к. А, оф. 301
тел./факс: +380 (44) 206 05 09
secretariat@atfl.org.ua
www.atfl.org.ua
www.facebook.com/ATFLOU
www.instagram.com/ukrvneshtrans/



Информационная система портового сообщества: испытания судом

20 июля Высший хозяйственный суд Украины в определенном плане поставил точку в судебных разбирательствах, длившихся почти на протяжении года, между ООО "Интер Транс Лоджистик" (истец), с одной стороны, и ООО "ППЛ 33-35" (ответчик) и ГП "Администрация морских портов Украины" (третья сторона) — с другой. Суть спора заключалась в признании неправомерными двух пунктов договора об оказании услуг по технической поддержке и обслуживанию в Информационной системе портового сообщества (ИСПС), заключенного истцом с ООО "ППЛ 33-35" как с балансодержателем системы. Указанный договор не устраивает ООО "Интер Транс Лоджистик" в части права ответчика в одностороннем порядке изменять тарифы на свои услуги и другие условия договора. При этом сумма исковых требований со стороны ООО "Интер Транс Лоджистик" составляла немногим менее 1,5 тыс. грн. Постановлением Высшего Хозяйственного суда Украины ООО "Интер Транс Лоджистик" было полностью отказано в удовлетворении заявленных исковых требований.

Следует отметить, что судебный сбор только по последнему заседанию, а их состоялось 3 в разных инстанциях, составляет почти 4,5 тыс. грн., что почти в 3 раза больше опротестованной истцом суммы. При этом понятно, что затраты истца по судебным разбирательствам не ограничиваются только судебными сборами и носят как материальный (оплата услуг адвоката, командировочные расходы и т.п.), так и нематериальный характер (временные, интеллектуальные и пр. затраты). Настойчивость истца в отстаивании своих требований побудила редакцию "Транспорта" более детально разобраться в причинах выставленных истцом требований и поставленных им конечных целях.

НЕМНОГО ОБ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ ИСПС

Отследить историю создания ИСПС можно по документам, размещенным на официальном сайте системы *www.singlewindow.org* в разделе "Дневник проекта". Мы постарались скомпилировать размещенные там материалы за период от зарождения идеи, развития системы и до момента судебных разбирательств и изложить их в максимально сжатом виде.

Итак, сам термин "Информационная система портового сообщества" (ИСПС) введен в обращение документом "Информационная система портового сообщества. Технические требования", утвержденным 15 мая 2012 г. начальником Одесского порта и гендиректором АО "ПЛАСКЕ", которое является одним из авторов инициативы по разработке данной системы. В апреле 2012 г. АО "ПЛАСКЕ" на принципах государственно-частного партнерства учредило Центр обработки данных (ЦОД) ООО "ППЛ 33-35" (*ППЛ — планирование портовой логистики, 33-35 — рекомендации Центра по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям при ЕЭК ООН —* ***ред.***), которое является разработчиком и балансодержателем данной электронной системы.

Однако еще до введения в обращение термина "ИСПС" имели место несколько ключевых событий, которые являются неотъемлемой частью истории ИСПС. Идея создания электронной системы "единое окно" зародилась в Одесском порту после проведения в июне 2011 г. Первого международного семинара ЕЭК ООН по вопросам упрощения процедур торговли. Когда на семинаре украинскому бизнес-сообществу



представителями Европейской комиссии была проведена презентация концепции "единого окна" как инструмента упрощения процедур торговли на территории общеевропейского пространства, *аналогов в украинской практике еще не было. Данная технология, по заверениям европейских коллег, даст возможность уйти от коррупционных схем, упростить процесс оформления контейнеров, минимизировать контакт бизнеса с контролирующими органами и государственными структурами, перейти от бумажных носителей к электронным, что уже давно практикуется во всех передовых странах мира.* И именно на этом заседании участниками семинара были выражены настойчивые пожелания почувствовать на практике теоретические (по крайней мере, для Украины) преимущества данного инструмента упрощения торговых процедур.

Миссию по воплощению в жизнь данной концепции на территории Украины взяло на себя руководство Одесского порта, специалисты которого к тому моменту уже разработали и реализовали в порту несколько информационных проектов, а само предприятие было наиболее подготовлено для перехода на электронный документооборот. Сама миссия получила активную поддержку со стороны Министерства инфраструктуры, Государственной таможенной службы Украины и Украинского национального комитета Международной торговой палаты (ICC Ukraine). Первоначально проект технологии получил название "Единое окно — локальное решение в зоне деятельности Южной таможни и портов Одесской области".

Уже к концу года была создана и начала работать Межведомственная рабочая группа по внедрению технологии, а к маю следующего — 2012 г. — Одесским морским торговым портом была выражена готовность внедрять (фактически — продолжать свои собственные наработки в теоретическом поле) пилотный проект на своей территории. Это ознаменовало переход от теоретического к практическому формату.

Изначально администрация Одесского порта, а после принятия Закона о портах и реформирования портовой отрасли ГП "АМПУ" и ООО "ППЛ 33-35" заключили договор о сотрудничестве, связанный с функционированием ИСПС, на безоплатной основе.

На начальном этапе была электронизирована только одна технологическая цепочка — прибытие контейнера с импортируемым грузом на судне и вывоз его автотранспортом. С сентября 2013 г. оформление наряда на импортные контейнеры и получение разрешения на вывоз груза за пределы Одесского порта автотранспортом были полностью переведены в электронный вариант, исключая бумажные носители. Через год в порту уже были реализованы три технологические цепочки: указанная схема расширена также на вывоз контейнеров железнодорожным транспортом и автоматизировано применение "свободной практики". Конечная цель проекта — охват всей матрицы технологических цепочек и перевод бумажного документооборота в электронный во всех украинских портах.

За год экспериментальной эксплуатации (с февраля 2013 г.) информационная система портового сообщества (ИСПС) расширилась на контейнерный терминал Ильичевского порта, постоянно шлифовалась и совершенствовалась в соответствии с требованиями участников эксперимента. *После внедрения программы и электронного документооборота в порту значительно сократилось количество "серых" схем. Одновременно с этим ускорился процесс оформления грузов с 6—24 часов до считанных минут. В ИСПС можно осуществлять регистрацию всех действий органов государственного контроля по проверке и оформлению контейнеров, отслеживать через Интернет этапы прохождения груза в порту, а грузовому транспорту получать электронное разрешение на выезд из порта, осуществлять для судов "свободную практику". Программа ИСПС, по оценкам аналитиков ГП "АМПУ", снизила непроизводительные затраты времени экспедитора, перевозчика, и самое главное — исключила непосредственный контакт экспедиторов с государственными чиновниками в процессе оформления грузов.*

Уже к маю 2014 г. публичное Соглашение об информационном сотрудничестве с ГП "Администрация морских портов Украины" относительно оформления контейнеров в Одесском порту с использованием ИСПС заключили 397 субъектов хозяйствования и 4 государственных контролирующих органа. С Центром обработки данных ООО "ППЛ 33-35" на тот момент было заключено 355 договоров о предоставлении услуг по технической поддержке и обслуживанию в ИСПС. Среди подписантов договора с ООО "ППЛ 33-35" числится и истец по рассматриваемому нами судебному разбирательству — ООО "Интер Транс Лоджистик".

ИСТЕЦ ТРЕБУЕТ ЗАЩИТИТЬ СВОБОДУ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

От момента заключения договора между "ППЛ 33-35" и "Интер Транс Лоджистик" о техническом обеспечении и обслуживании в ИСПС до подачи первого иска в Хозяйственный суд Одесской области о признании двух пунктов данного договора недействительными — в ноябре 2015 г. — прошло два года. Поводом для более детальной проработки условий договора и подачи "Интер Транс Лоджистик" судебного иска формально послужило почти двукратное повышение тарифов на услуги провайдера ИСПС (до июля 2015 г. — 40 грн. за контейнер и 75,5 грн. за контейнер — с августа 2015 г.).

В поданном исковом требовании ООО "Интер Транс Лоджистик" указывает на то, что договор с ООО "ППЛ 33-35" заключен под давлением и влиянием ГП "Администрация морских портов Украины". Кроме того, по мнению истца, закрепленное в договоре право провайдера системы в одностороннем порядке изменять тарифы и пр. условия договора ограничивает свободу предпринимательства в Украине.

Следует отметить, что в январе текущего года суд первой инстанции — Хозяйственный суд Одесской области — после детального, в течение двух с половиной месяцев, рассмотрения материалов дела и изучения позиций сторон отклонил требования истца, признав их необоснованными. Однако это не остановило авторов иска на пути отстаивания своих интересов, и уже в марте свое решение по кассационной жалобе "Интер Транс Лоджистик" вынес суд второй инстанции — Одесский апелляционный хозяйственный суд. Однако для истца ничего не изменилось — суд не поддержал его исковые требования.

Адвокат Наталья Гудкова, представлявшая интересы "Интер Транс Лоджистик" в ходе судебных разбирательств, после оглашения судебного решения в Высшем хозяйственном суде (третьем по счету) пояснила: "*Мы оспариваем эти два пункта, признавая в целом правомерность данного договора, взаимоотношения сторон, продолжая сотрудничать, заказывать услуги и оплачивать их. Мы не согласны с этой частью договора в связи с тем, что эта часть ставит не просто в невыгодное положение, а в неравное, несправедливое положение и лишает права заказчиков данных услуг как-либо влиять на формат взаимоотношений, на условия, по которым они будут сотрудничать. В связи с этим компании оказываются в условиях, вынуждающих работать на таких условиях, на которых им говорят, либо не работать вообще. Альтернативы на сегодняшний день в государстве не существует*", — отметила Н. Гудкова. Она напомнила, что компания "ППЛ 33-35" единственная, которая заключила договор с АМПУ о сотрудничестве 29.11.2013 г., и по сегодняшний день "ППЛ 33-35" — единственная компания, которая оказывает данного рода услуги. "Соответственно, экспедиторы не имеют возможности отказаться от работы с данной компанией и получать этот же вид услуг у другого субъекта. Нет альтернативы", — подчеркнула Н. Гудкова.

При этом она также заявила, что компания "Интер Транс Лоджистик" недовольна решением и продолжит защищать свои интересы всеми доступными законными способами. Мы попытались разобраться в вопросах, поставленных истцом в деле, а также в степени обоснованности позиции судебных органов.

ЧЕМ ОБУСЛОВЛЕН ВЫБОР ОПЕРАТОРА ИСПС?

Итак, вопрос "Почему именно транспортно-экспедиторская организация АО "ПЛАСКЕ", а затем ООО "ППЛ 33-35" (учрежденное "ПЛАСКЕ") было определено разработчиком данной системы и ее балансодержателем?" достаточно логичен и лежит на поверхности. Поэтому мы предприняли попытку внести в него ясность. Как известно, разработка любого IT-продукта (каковым является ИСПС) включает следующие этапы: "намерения по разработке определенного продукта", "разработка продукта", "внедрение продукта" и "сопровождение продукта".

Участниками процесса "намерения по разработке" выступали Одесский порт, как лицо, заинтересованное в конкретном продукте, и АО "ПЛАСКЕ", которое откликнулось на соответствующее публичное предложение порта. В своем отклике "ПЛАСКЕ" отметило, что имеет практический опыт работы в проектах по взаимодействию автоматизированных систем Государственной таможенной службы Украины и NCTS (европейской таможенной транзитной системы), является участником апробации правительственных инициатив "электронного декларирования", "электронной таможни", "электронной накладной" и обладает собственным опытом (как негативным, так и позитивным) пользования безбумажными технологиями. Указанные сведения подтверждаются публикациями в деловых и отраслевых СМИ.

Более того, Одесский порт к моменту заключения соглашения уже не один год вел последовательную работу совместно с АО "ПЛАСКЕ" и ГТСУ при поддержке Министерства инфраструктуры в направлении упрощения и установления прозрачности во взаимодействии "государство—бизнес": был принят целый ряд нормативных документов, внесены изменения в законы Украины, постановления КМУ, приказы ГТСУ и др. ведомств.

На последующих этапах ("разработка продукта", "внедрение продукта" и "сопровождение продукта") участником отношений относительно внедрения и эксплуатации ИСПС стало ООО "ППЛ 33-35". На этапе разработки IT-продукта ООО "ППЛ 33-35" выступило в роли исполнителя "Технического задания "ИСПС Одесского порта" (заказчик — АО "ПЛАСКЕ", координатор и генеральный пользователь — Одесский порт). На этапах "внедрения" и "сопровождения" "ППЛ 33-35" выступает в роли владельца и оператора системы и сопутствующих продуктов, на которых построена ИСПС.

Следует отметить, что данный программный продукт — "ИСПС Одесского порта" — разрабатывался без какого-либо финансирования со стороны порта либо государства, что обусловило отсутствие необходимости в проведении конкурса.

Как еще в 2014 г. отмечал начальник службы информационных технологий АМПУ Дмитрий Якименков в интервью, приуроченном к годовщине функционирования системы, АМПУ выступает в роли руководителя и координатора проекта, а ООО "ППЛ 33-35" — исполнителя и эксплуатирующей организации.

— *Такое сотрудничество обеспечивает реализацию требований государственной политики при построении национальной системы портового сообщества и минимизирует затраты государственных средств. Это соответствует политике ГП "АМПУ", направленной на снижение расходов и сокращение непрофильных видов деятельности. Аутсорсинг (передача предприятием на основании договора бизнес-процессов или др. производственных функций другой компании —* ***ред.****) является одним из решений, позволяющих получать качественные услуги за небольшие деньги,* — отметил Дмитрий Якименков.



ДАВЛЕНИЕ СО СТОРОНЫ АМПУ И ОТСУТСТВИЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ?

В ходе судебных заседаний истец настаивал на указанных позициях и обязанности государства согласно ст. 42 Конституции Украины обеспечивать равные условия конкуренции хозяйственной деятельности всех субъектов.

В противовес данным обвинениям ответчик представил суду следующие аргументы. В ИСПС предусмотрены два статуса для работающих в порту транспортно-экспедиторских компаний, которые определяют форму работы в системе. Первый статус — "заявителя" — предполагает подачу документов на оформление грузов через уполномоченных сотрудников порта, которые переводят их в электронный вид. Заявители могут получить доступ к ИСПС без заключения какого-либо договора с компанией "ППЛ 33-35" путем непосредственного обращения в соответствующие подразделения ГП "АМПУ". Это означает, что при обращении заявителя в ГП "АМПУ" персонал этого предприятия вводит в ИСПС документы, предоставленные данным субъектом (эта норма также прямо предусмотрена как самим публичным соглашением, так и всеми договорами на транспортное экспедирование, которые подписываются между портом и экспедиторами).

Второй, более удобный вариант — "заказчика" — предоставляет возможность экспедитору или таможенному агенту самостоятельно загружать документы в ИСПС, причем с использованием удаленного доступа в систему через Интернет. Соответственно данному субъекту не нужно обращаться в какие-либо подразделения АМПУ, не нужно тратить время, не нужно стоять в очереди и т.д. Также второй способ удобен тем, что брокер или экспедитор может проверить в любое время суток этапы прохождения своих грузов.

Первый вариант предусматривает абсолютно бесплатный доступ к системе посредством сотрудников порта. А вот второй как раз и предполагает заключение договора с провайдером системы — ООО "ППЛ 33-35" и внесение платы за использование более широких возможностей ИСПС, благодаря которым экономятся время и ресурсы.

Олег Бондарь — адвокат, представляющий в судебных инстанциях интересы "ППЛ 33-35", напомнил, что сама система ИСПС была внедрена на основании постановления КМУ, а публичное соглашение о портовом сообществе для всех субъектов и государственных органов, которые осуществляют свою деятельность в порту, было разработано ГП "АМПУ" во исполнение этого постановления. Конкретные вышеперечисленные статусы сторон, которые субъект хозяйствования может выбрать самостоятельно, присоединяясь к данному публичному соглашению, предусмотрены в тексте публичного соглашения. Он также сообщил, что субъект хозяйствования имеет полное право выбирать любой из статусов (платный — заказчик или бесплатный — заявитель) и работать так, как ему более удобно и необходимо. "*Акцентирую внимание и на том, что соглашение не ограничивает субъектов хозяйствования в выборе одновременно двух статусов, а именно субъекты хозяйствования могут выступать и в статусе "заявителя" (не имея при этом удаленного доступа к ИСПС), и в статусе "заказчика" (оплачивая услуги по удаленному доступу по договору с компанией "ППЛ 33-35"). Это зависит исключительно от воли и выбора субъекта хозяйствования*", — сообщил О. Бондарь.

В свое время замгендиректора ООО "ППЛ 33-35" Алексей Орлов также настаивал на том, что провайдер никому не навязывает свои услуги, и у каждого экспедитора всегда есть выбор: подать документы через порт или заключить договор с провайдером и подавать документы через электронную систему в удаленном режиме, отслеживать их прохождение, видеть решения контролирующих органов. "*Тот же "Интер Транс Лоджистикс" подписал с нами договор, но это не мешало ему на протяжении двух лет большую часть грузов оформлять бесплатно через порт*", — уточнил А. Орлов.

Что касается ИСПС в целом, то, по данным А. Орлова, статистика следующая: 602 экспедитора заключили договор о предоставлении технической поддержки с ООО "ППЛ 33-35", получив статус "заказчика", и только 11 экспедиторов работают через порт в качестве "заявителя", что составляет 1,8% от общего количества экспедиторов.

НАСКОЛЬКО ОБОСНОВАНО ПОВЫШЕНИЕ СТОИМОСТИ УСЛУГИ?

О повышении цены на услуги процессингового центра ИСПС "ППЛ 33-35" объявило в начале июня 2015 г. Это вызвало возмущение в среде транспортно-экспедиторских компаний, работающих в Одесском МТП, и вынудило администрацию Одесского порта организовать прямую дискуссию по ценовому вопросу между руководством "ППЛ 33-35" и представителями транспортно-экспедиторских компаний Одесского региона. Дискуссия состоялась в середине июня. Постараемся кратко изложить ее суть.

Экспедиторы высказали опасения, что через некоторое непродолжительное время "ППЛ 33-35", как монополист на услуги в своем сегменте, может объявить о новом повышении тарифов еще в 2 раза, мотивируя свое решение, скажем, ростом цен на электричество. И вероятность такой ситуации усугубляется текущим положением на экспедиторском рынке: на фоне общего падения контейнеропотока в украинских портах, что поставило большинство транспортно-экспедиторских компаний на грань выживания.

Аргументы, приводимые "ППЛ 33-35" в ответ на высказанные опасения, состояли в следующем. С начала существования системы плата за оформление одного контейнера составляла около 40 грн. Изначальная стоимость услуги удерживалась провайдером ("ППЛ 33-35" — ***ред.***) достаточно долго — полтора года. За это время украинская валюта подверглась значительной девальвации, а составляющие себесто-

имости услуги выросли в цене. По заверениям "ППЛ 33-35", решение о повышении стоимости до 75,53 грн. без НДС было принято в связи с невозможностью поддерживать работу ИСПС при стоимости услуги ниже этого ценового порога.

По информации дирекции ООО "ППЛ 33-35", проект "Единое окно — локальное решение" функционирует на принципах самоокупаемости, что соответствует как европейской, так и мировой практике. Установленная оплата предоставляемых услуг за оформление одного контейнера является исследуемой ценой за электронную обработку всей информации, касающейся данного контейнера с товаром. Цена установлена с учетом составных элементов окупаемости разработанного продукта, его обслуживания и эксплуатации, а также совершенствования системы. Ее обоснованность неоднократно проверялась соответствующими контролирующими органами.

На самом деле пользователи системы — экспедиторы и таможенные брокеры — имеют дело только с конечным продуктом работы сервисов ИСПС в виде электронного наряда на получение контейнера и пр.

Объем же работы для выдачи этого конечного продукта, выполняемый системой ИСПС для его формирования, остается скрытым от их понимания. Обработка данных, связанных с приходом судна, контейнера, груза, предоставление этой информации контролирующим службам, организация комиссии на судне, передача контролирующим органам информации о фактической выгрузке и выпуске контейнера — все это определяет нагрузку на серверы "ППЛ 33-35". А это гигабайты информации, которая не только сильно "грузит" систему, но и требует дополнительного дискового пространства и высококвалифицированных инженерных кадров для разработки и сопровождения ПО. Кроме того, в связи с евроинтеграцией Украины перед государством стоит целый ряд задач по адаптации этих модулей к европейским стандартам. Эту всю работу экспедитор не видит, но как конечный потребитель пользуется ее плодами. Если бы ее не было, то грузополучатель просто не смог бы получить свой груз.

Сейчас стоимость оформления одного контейнера составляет 75,53 грн. без НДС, что в общей массе всех платежей экспедиторов при оформлении груза составляет порядка 0,2%. Предыдущая же цена в 40 грн. держалась более полутора лет, несмотря на увеличение первичных расходов "ППЛ 33-35" — зарплаты персонала, содержания оборудования, накладных расходов, оплаты технической поддержки лицензионного программного обеспечения и прочих расходов в связи девальвацией гривни.

А. Орлов отдельно подчеркнул, что речь идет о выживании системы, которая облегчает работу экспедиторов, и для того чтобы обеспечить стабильную работу сервисов, развиваться, достичь конечной цели создания ИСПС (чтобы экспедитор оформлял контейнер в порту, не выходя из офиса), компания "ППЛ 33-35" вынуждена повысить стоимость своих услуг.

ТАК КАКОВЫ ЖЕ КОНЕЧНЫЕ ЦЕЛИ СТОРОН СУДЕБНОГО РАЗБИРАТЕЛЬСТВА?

Как не раз заявлялось адвокатом истца в ходе судебных разбирательств, Законом Украины "О морских портах" на АМПУ возложена функция обеспечения создания равных и конкурентных условий ведения хозяйственной деятельности и получения услуг в морском порту, которая на сегодняшний день не выполняется. По мнению истца, обязательства ГП "АМПУ" по условиям п. 3.2.3 договора о сотрудничестве, заключенного ведомством с "ППЛ 33-35", относительно обязательства привлекать к ИСПС субъектов хозяйствования, работающих в морском порту, являются заведомо совершенными руководством АМПУ в пользу исключительного одного предприятия, которое получает от этого коммерческую выгоду.

Адвокат истца Наталья Гудкова после вынесения решения Высшим хозяйственным судом отметила, что компания "Интер Транс Лоджистик" не довольна решением и будет защищать свои интересы и в дальнейшем — всеми законными способами.

"*По моему мнению, решение на сегодняшний день не соответствует украинскому законодательству, у нас есть ст. 42 Конституции Украины, в соответствии с которой государство обязано обеспечивать равные условия конкуренции хозяйственной деятельности всех субъектов. Государство обязано защищать интересы и обеспечивать это равенство. Результаты сегодняшнего решения есть, оно вступило в законную силу, мы его принимаем в таком виде, в каком оно есть, но однозначно могу сказать, что результат нас не устраивает, и мы будем дальше законными способами защищать свои интересы, интересы той компании, которую я представляю*", — резюмировала Н. Гудкова.

Как отметили в "ППЛ 33-35", цели создания ИСПС и ее функционирования были четко заявлены еще на этапе ее проектирования — *уйти от коррупционных схем, упростить процесс оформления контейнеров, минимизировать контакт бизнеса с контролирующими органами и государственными структурами на основе самоокупаемости.* Реальная польза системы была ощутима уже через год ее эксплуатации: на этапе тестового режима работы системы таможенники оформляли вне очереди 80% контейнеров, после запуска ИСПС в промышленную эксплуатацию этот показатель упал до 6%. В мировой практике только два государства в мире содержат подобные системы электронного документооборота в портах за счет бюджетных средств — это США и Финляндия. В других странах программные комплексы контроля таможенного оформления грузов функционируют на коммерческой основе. Украина, по сути, пошла тем же путем.

Как гласит известное высказывание: "когда спорят две правды, истина находится где-то посередине".

ЗИНЧЕНКО Ольга



Об итогах 17-го Международного проекта "Созвездие качества"

В предыдущем выпуске журнала "Транспорт" № 7 (919) июль 2016 г. была опубликована информация о 17-м Международном проекте "Созвездие качества", который был проведен Украинской ассоциацией совершенства и качества 27.06—2.07.2016 г. в Одессе, и об его итогах. Также были рассмотрены наиболее интересные примеры и идеи, прозвучавшие в докладах представителей предприятий и посвященные их практическому опыту. Но кроме таких практических докладов, в рамках мероприятий "Созвездия" прозвучало и большое количество информации от ведущих ученых и консультантов в сфере делового совершенства и качества, посвященных различным теориям и концепциям, существующим в этой области. И пускай эти доклады не всегда были основаны на практическом опыте предприятий из восточноевропейских стран, но именно из них участники конференции могли узнать о последних мировых тенденциях в вопросах менеджмента, о проблемах, которые обсуждают сейчас в мире, и о предлагаемых решениях этих проблем. Уже позже озвученная информация начинает применяться на лучших предприятиях региона — а значит, через какое-то время на следующих "Созвездиях" можно ожидать услышать практические доклады об опыте применения теорий, которые пока презентуют ученые и теоретики.



Теоретические доклады на "Созвездии" касались разных уровней управления: и обсуждения государственной политики, направленной на повышение уровня совершенства организаций в стране, и подходов, которые могут применяться на уровне отдельных организаций, и путей анализа информации и принятия решений на уровне отдельного человека.

В первой группе докладов — о роли государства в совершенствовании деятельности организаций наибольший интерес вызвали доклады Петра Калиты, президента Украинской ассоциации качества. Рассматривая причины критического отставания стран СНГ от ведущих государств мира по уровню экономического развития, он определил ключевой причиной этого низкий уровень делового совершенства организаций в этих странах. Соответственно, как ключевая задача государственного управления рассматривается создание условий, в которых уровень делового совершенства будет повышаться у критической массы организаций страны. В докладе были рассмотрены рычаги, которые может использовать руководство страны для достижения этой цели. Как ключевой инструмент для обеспечения и измерения прогресса предлагается Модель совершенства EFQM (она содержит описание идеальной организации и шкалу, позволяющую оценить уровень различных организаций в сравнении с этим идеалом).





Также похожие вопросы обсуждал в своем докладе Массимилано Паскуалини (QMS, Италия) — оказывается, что многие проблемы в этой области характерны не только для постсоветских стран, но и для государств Западной Европы. В его докладе на примере Италии обсуждалось, почему рост числа сертифицированных систем менеджмента не всегда приводит к повышению конкурентоспособности национальной экономики, какие факторы на это влияют (включая неоднозначное воздействие государственных решений об обязательной сертификации по различным стандартам) и как можно исправить ситуацию.

Юрий Кабаков (Орган по сертификации персонала Украинской ассоциации качества) рассмотрел более узкие вопросы, связанные с качеством университетской подготовки специалистов по менеджменту, которая не всегда обеспечивает их компетенциями, необходимыми для эффективного построения и поддержания таких систем.

С другой стороны рассматривал эти вопросы президент Международной гильдии профессионалов качества Далюс Серафинас (Литовская ассоциация качества и инноваций). Анализируя проблемы, стоящие перед современным обществом, он обсуждал с участниками "Созвездия" то, как повышение делового совершенства организаций может обеспечить их решение, всегда ли улучшение финансовых показателей ведет к повышению глобального качества жизни.

Из информации, посвященной проблемам и работе на уровне отдельных организаций, в первую очередь надо отметить ряд выступлений легендарного специалиста в этой области и традиционного ключевого докладчика "Созвездий" Юрия Адлера (Московский институт стали и сплавов). Ключевой темой размышлений, которыми он поделился с участниками конференции, стала теория глубинных знаний и ее применение в управлении организацией. С позиций этой теории ключевой задачей менеджмента является рост знаний об организации, все более глубокое понимание механизмов ее деятельности. В частности, постоянное совершенствование должно выражаться в накоплении новых знаний до того момента, когда станет очевидной необходимость поменять процесс. Создание таких знаний, экспериментирование для их поиска, их изучение является неотъемлемой частью работы каждого сотрудника.

Доклад Юозаса Ружевичуса (Вильнюсский университет, Литва) был посвящен методологии углеродного следа, используемой для интегральной оценки влияния организаций на окружающую среду. Углеродный след характеризует суммарные выбросы в атмосферу углекислого газа на всех этапах жизненного цикла определенного продукта или при выполнении определенной работы. Использование таких интегральных показателей позволяет сравнить альтернативные способы решения определенных проблем и выбирать из их числа наиболее экологичный.

Большой интерес у участников вызвал доклад Александра Александрова (группа компаний "Виалек"), ведущего специалиста по управлеию качеством в фармацевтике, об управлении рисками. Именно в фармацевтической отрасли накоплен большой опыт глубокого управления рисками, культуры прогнозирования рисков перед выполнением любого действия — и этот опыт оказался интересным для представителей всех отраслей. Особый акцент был сделан на превращении риска в реализовавшееся событие с негативными последствиями и на тех барьерах, которые организация может создать на этом пути: включая предупреждающие меры, которые не дают реализоваться причинам риска, и меры по снижению последствий, применяемые, когда нежелательное событие уже произошло.

Из двух докладов Тараса Калиты (Украинская ассоциация качества) первый был посвящен построению процессов постоянного совершенствования. Его центральной идеей была необходимость организации единой процедуры работы с возможностями

для совершенствования, создания единого реестра этих возможностей, независимо от их источника: идеи сотрудников, требования потребителей, анализ процессов, бенчмаркинг и т.д. В докладе, посвященном вопросам лидерства, был рассмотрен феномен "лидерства, как служения", при котором власть рассматривается не как дополнительные полномочия, а как дополнительная ответственность, как возможность не больше получать, а больше давать — потребителям, сотрудникам и всему миру.

Владислав Никитенко (SCC Group, Россия) рассмотрел организацию как социальную систему и то, как это влияет на задачи ее менеджмента. Такой взгляд породил ряд важных идей и вопросов: от важности комфортных коммуникаций между сотрудниками в такой системе и до организации, как места, в котором сотрудники находят и понимают самих себя, играя в общую игру по созданию нового опыта и реализации единой мечты.



Коллега Владислава — Мария Овчинникова рассматривала проект по построению системы менеджмента в организации как способ разбудить у ее сотрудников желание творить, а также — избавиться от лишних людей, не разделяющих ее мечту. При этом главным результатом создания таких систем она считает не написанные бумаги, а людей, у которых появились новые компетенции и навыки — команду "буйных".

В докладе Сергея Котова (Центр "Приоритет", Россия) рассматривались вопросы эффективных подходов к управлению оборудованием и активами в целом, существующие в этой области международные стандарты. Особое внимание было уделено концепции всеобщего производительного обслуживания (TPM), при которой главной целью обслуживания считается не просто избегание поломок оборудования, но поддержание его способности выполнять работу с нужным качеством и производительностью. И достигается этот результат через глубокое и слаженное участие всех сотрудников, использующих это оборудование в своей работе.

Возможно впервые на "Созвездии" сразу в нескольких докладах рассматривались подходы к способам усвоения информации, ее анализа и принятия решений на ее основе на уровне отдельных людей. Ведь чтобы эффективно руководить организациями и людьми, лидеры должны и отдавать себе отчет в том, как они сами принимают решения, какие риски и проблемы при этом возникают, и понимать, как их решения будут восприниматься и интерпретироваться сотрудниками, к чему они будут их подталкивать. Наиболее детально эта тема была рассмотрена Светланой Ивановой (Днепровский национальный университет, Украина). Она поделилась с участниками конференции знаниями о механизмах формирования и использования ментальных парадигм — наиболее общих правил и норм, определяющих поведение людей. Далее были рассмотрены рычаги, с помощью которых руководство организации может влиять на ментальные парадигмы сотрудников и менять их в желаемом направлении — ведь глубокая трансформация организации невозможна без таких изменений.

Также подобным вопросам был посвящен доклад Светланы Щепетовой (Финансовый университет при правительстве Российской федерации). Она рассмотрела вопросы взаимодействия ментальных моделей людей и системы управления организацией. При этом особое внимание уделялось тому, как жесткие иерархические структуры управления вступают в конфликт с интересами людей и, в конечном итоге, приводят организации к негативным результатам. Были представлены рекомендации по построению гибких систем управления, которые совмещали бы устойчивость и адаптивность и позволяли людям с удовольствием реализовывать свои способности на благо организации.

Даже из этого неполного перечня докладчиков и докладов видно, что каждый участник "Созвездия" мог получить достаточное количество идей и толчков для совершенствования разных аспектов деятельности своей организации.

Уже в ходе "Созвездия‘2016" его участники активно обсуждали вопросы, которые будут освещаться на очередной конференции "Созвездие качества‘2017" в Одессе 26—30.06.2017 г., предлагали темы выступлений, выражали готовность делиться своими знаниями и опытом. Исходя из этих обсуждений, можно смело утверждать, что следующая конференция будет не менее увлекательной и полезной, чем прошедшая, сможет стать очередным импульсом для развития всех организаций участников.

КАЛИТА Тарас,
Украинская ассоциация качества



Об осенних транспортных выставках и конференциях

Весна и осень — времена года, когда традиционно проводятся разнообразные транспортные выставки и конференции. На весенних выставках полным ходом идет работа по представлению своих компаний и их услуг, своего оборудования, по налаживанию деловых связей, заключаются предварительные договоренности о работе в течение текущего года и на перспективу. На осенних выставках предприятия и компании демонстрируют свои успехи, достигнутые в текущем году, представляют образцы нового оборудования и используемые ими новые технологии, налаживают деловые контакты и намерения о сотрудничестве на перспективу.

Из прошедших крупных отечественных весенних транспортных выставок можно отметить Одесскую конференцию и выставку по образованию, подготовке и трудоустройству моряков. В Одесском мероприятии принимали участие более 70 организаций и компаний из 17 стран, среди которых морские учебные заведения и тренажерные центры, судоходные и крюинговые компании, производители морских тренажеров и программного обеспечения, другие представители морской индустрии.

Самые крупные украинские транспортные форумы состоялись в Одессе в конце мая. Каждое из трех данных мероприятий собирало по несколько сотен участников. В первую очередь — это Международная транспортная неделя, в рамках которой прошло несколько конференций и семинаров, посвященных интермодальным перевозкам, упрощению процедур торговли и др. вопросам, связанным с транспортом и логистикой. Выставка "ИнтерТранспорт/АгроЛогистика", проходившая в те же дни, что и Международная транспортная неделя, собрала ок. сотни экспонентов и больше тысячи посетителей из 20 стран мира, среди которых — ведущие порты Черного и Азовского морей, железные дороги, экспедиторские компании, поставщики оборудования и техники для портового и складского хозяйства, лидеры в области гидротехнического строительства, учебные заведения, отдельная экспозиция — транспортно-логистическая инфраструктура зернового рынка. Неделей раньше — в третьей декаде мая — состоялась конференция "Зерновой Форум и Морские Дни в Одессе". Организаторы данного форума объединили в одном мероприятии делегатов, которым интересны вопросы как экспорта, так и морской перевозки зерновых.

В осенние месяцы ежегодно проходит большое количество различных транспортных выставок и конференций как в Украине, так и за ее пределами. Блок осенних транспортных мероприятий открыла аграрная конференция "Транспортная логистика и склад", которая прошла в Киеве 19 августа. Данное мероприятие объединило более 100 представителей крупных аграрных предприятий, компаний, специализирующихся на перевозках и хранении сельхозпродукции, экспертов и др.

СЕНТЯБРЬ

SMM (судостроение, машиностроение, морская техника) — ведущая международная морская выставка состоится в Гамбурге в первой декаде месяца. Прошлая выставка 2014 г. проходила на территории 90 тыс. кв. м, на ней было представлено 2,1 тыс. экспонентов из 67 стран, посетило мероприятие



ок. 50000 специалистов из разных стран мира. Данная выставка проходит один раз в два года и всегда вызывает огромный интерес руководителей и специалистов морского бизнеса всех стран мира.

Черноморский Контейнерный Саммит — пройдет в Одессе в первой декаде месяца. В прошлые годы данное мероприятие собирало более 150 делегатов из 12—15 стран мира. Последние годы объемы контейнерных перевозок в украинских портах значительно снизились, уменьшилась, по сравнению с предыдущими годами, и значимость данной конференции. Но пока существуют контейнерные морские перевозки в нашей стране, данное мероприятие ежегодно собирает и будет собирать своих истинных приверженцев.

Черноморско-Каспийский Транспортный Форум — пройдет в Батуми в 20-х числах месяца. Основные участники форума — руководящий состав предприятий и компаний транспортной отрасли стран Черноморско-Каспийского бассейна. В прошлом году данная конференция собрала делегатов более 80 транспортных организаций. В этом году их ожидается около 100, расширилась и география стран, представители которых соберутся на данном форуме.

ОКТЯБРЬ

Месяц будет богат на проводимые мероприятия, которые пройдут на территории от Казахстана до Польши.

Белорусская транспортная неделя — состоится в первой декаде месяца. Мероприятие включает в себя: выставки "Транспорт & Логистика", "Логистический Инжиниринг", "Транспортная Инфраструктура" и Белорусский Транспортно-Логистический Конгресс. В прошлом году на данных выставках представили себя более 80 экспонентов из 10 стран Европы и Азии. Ежегодно в рамках Белорусской транспортной недели проходит множество конференций, семинаров, круглых столов и т.д. Проведение различных мероприятий в рамках форума — это один из тех факторов, благодаря которым количество участников Белорусской транспортной недели растет с каждым годом.

Казахстанская Центрально-Азиатская выставка "Транспорт и Логистика. TransitKazakhstan" — будет проходить в одни и те же сроки с Белорусской транспортной неделей. На выставке прошлого года было представлено 130 компаний транспортной отрасли Казахстана, России, Узбекистана, Украины, Беларуси, Литвы, Латвии, Эстонии, Германии, Финляндии, Франции, США, Китая, Грузии, Великобритании и Польши. Традиционно национальные стенды представили Латвия и Эстония. В этом году выставка пройдет в Алматы и отметит свой 20-летний юбилей. Ожидается увеличение количества и расширение географии участников и посетителей данного мероприятия.

Международная конференция и выставка "Аэроконгресс" — состоится в первой декаде месяца в рамках ежегодной международной туристической выставки UITM. Формат "Аэроконгресса" — международная конференция с докладчиками от аэропортов, авиакомпаний, ICAO и других международных авиационных организаций и предприятий, и выставка оборудования и технологий от ведущих производителей и поставщиков услуг для аэропортов, авиакомпаний и пассажиров.

Международный АвиаКосмический Салон "АВИАСВИТ-XXI" — проводится в Киеве раз в два года в тандеме с выставкой "Оружие и Безопасность", в этом году состоится в начале второй декады месяца. В выставке 2014 г. участвовало 75 предприятий, в т.ч. иностранные компании из Чехии, Польши, официальные представительства иностранных предприятий США, Австрии, Великобритании, Германии, Италии, Китая и др. На общей площади около 6,3 тыс. кв. м участники демонстрировали образцы реальной авиатехники, учебно-тренировочные комплексы вертолетов и самолетов, беспилотные летательные аппараты, оборудование и вооружение летательных аппаратов, средства противовоздушной обороны, новые технологии в двигателестроении. Выставку посетили официальные делегации 9 стран: Словакии, Латвии, Литвы, Грузии, Алжира, Италии, Малайзии, а также представители НАТО.

Конференция и выставка Ассоциации международных перевозчиков Украины (АсМАП) — в этом году будет проходить в Киеве в 20-х числах месяца. В форуме прошлого года приняло участие ок. 400 делегатов. На выставке, проходившей в рамках конференции, свою продукцию представляли производители транспортных средств — грузового автомобильного транспорта и оборудования из более чем 20-и стран мира. В этом году, в связи с тем, что данный форум будет проходить одновременно с мероприятиями празднования 25-ой годовщины АсМАП, ожидается большое количество участников и гостей конференции.

Черноморский Транспортный Форум (ЧТФ) — будет проходить в Одессе в третьей декаде месяца. В 2014 г. в четырех выставках, которые включает в себя данный форум, были представлены более 50 экспонентов. Также в рамках форума проходит конференция "Развитие рынка транспортных услуг в Украине в условиях интеграции в Европейскую и международную транспортные системы" по транспорту и логистике. В прошлом году во время проведения ЧТФ были организованы два тематических круглых стола и конференция "Украина и мир: новый диалог". В этом году формат проведения Одесского черноморского транспортного форума остается неизменным.

Конференция "European Intermodal Logistics" — будет проходить в г. Сопот (Польша) в четвертой декаде месяца. Организаторы данного мероприятия за несколько лет расширили географию проведения и увеличили количественный и качественный состав своих форумов, сумев превратить свои мероприятия

в конференции высокого международного уровня. Несмотря на то, что конференция "European Intermodal Logistics" будет проходить впервые, есть все основания полагать, что данное мероприятие соберет большое количество делегатов-представителей транспортной логистики Польши, стран СНГ и Европы.

Выставка "ТрансУкраина" и Международный автосалон грузовой и коммерческой техники "TIR" — пройдут в этом году в сер. четвертой декады месяца на одной выставочной площадке. В прошлом году в экспозиции и деловой программе данных мероприятий приняло участие около 60 компаний из Украины и Польши. За три дня выставки посетили 2323 специалиста, представляющие транспортно-логистические компании, транспортные отделы промышленных и агропредприятий и другие сферы деятельности.

НОЯБРЬ

Выставка "АвтоДорЭкспо" — будет проходить в первой декаде месяца. На данном форуме дорожного строительства прошлого года свою продукцию, оборудование и услуги представляли 43 экспонента из Украины, Италии, США, Чехии. Посетило выставку около 1,4 тыс. специалистов отрасли: дорожники, коммунальщики, представители облавтодоров и подрядных организаций. "АвтоДорЭкспо" этого года должна собрать большее количество участников, т.к. задачи по реформированию дорожной отрасли и скорейшему выведению украинских дорог на европейский уровень в настоящее время являются программой государственного уровня.

Выставка "LOGITRANS" — пройдет в Стамбуле (Турция) во второй декаде месяца. В прошлогодней выставке 220 экспонетов из 22 стран Европы — от Греции до Финляндии, а также из Китая и Ирана — представляли свои услуги и продукцию. За время работы выставки зарегистрировано 15 тыс. посетителей из 54 стран мира. За все время своего существования данное мероприятие всегда вызывает повышенный интерес представителей всех видов транспортной отрасли и транспортной инфраструктуры.

Выставка "Агро-СФЕРА " — состоится в Одессе в последней декаде месяца на новой большой выставочной площадке. В выставке прошлого года свою продукцию и услуги представляли более 100 экспонентов из 16 областей Украины, а также из Германии, Дании, Иордании, Сербии. Наравне с аграриями на выставке были представлены несколько морских портов и транспортно-экспедиторских компаний. Посетило выставку более 700 специалистов из 8 стран Европы и Китая и из 18 областей Украины. Учитывая рост перевалки зерновых и масштабное строительство новых зерноперевалочных мощностей в портах Украины, в данном мероприятии с каждым годом увеличивается количество экспонентов и посетителей, для участников выставки предлагается все больше интересных конференций, семинаров и круглых столов.

Конференция "Зерновые терминалы: новые проекты, оборудование и технологии" — в этом году, как и в прошлом, данное мероприятие будет проходить в рамках Одесской выставки "Агро-СФЕРА". В 2015 г. мероприятие собрало делегатов, представляющих около сотни организаций, имеющих отношение к развитию зерновых мощностей в украинских портах. Превалирующее большинство докладчиков на конференции — это 97% делегатов конференции, представляющих компании по продаже техники и оборудования для зерновых и перегрузочных терминалов и элеваторов и позиционирующих свое оборудование и услуги перед потенциальными заказчиками.

Украинский день логиста — форум, который проходит 2 раза в год и собирает регулярно до 150 руководителей различного уровня: генеральных и коммерческих директоров, начальников логистических центров, руководителей компаний и отделов промышленных предприятий по транспортной и складской логистике. Осенняя конференция этого года традиционно пройдет в последнюю пятницу месяца.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Вышеупомянутые мероприятия — это выставки и конференции, которые будут проходить в Украине и за рубежом, о которых мы знаем не понаслышке, с основной массой которых мы не только сотрудничаем, но и принимаем в них активное участие.

Экономическая ситуация в Украине в полной мере отражается на проведении отечественных выставок, в т.ч. транспортных. Касается это, в первую очередь, выставок автомобильной тематики — проведения автосалонов легковых автомобилей. Одни компании-организаторы данных выставок прекращают организацию и проведение своих автосалонов, другие — меняют формат своих мероприятий и проводят выставки автосервиса и послепродажного обслуживания автомобилей.

Аналогичные изменения произошли в последние несколько лет и в организации и проведении украинских транспортных выставок: многие выставки временно не проводятся — в первую очередь, автомобильного транспорта, уровень других заметно снизился — это выставки по судостроению и судоремонту и транспортно-логистической тематики. Ряд выставочных компаний, с целью сохранения и повышения уровня своих выставок и конференций, стараются расширить диапазон разделов своих выставок. В качестве примера можно привести совместную организацию на одной площадке выставок "ИнтерТранспорт" и "АгроЛогистика", что вызывает двойной интерес у участников и посетителей данных мероприятий, т.к. данные выставки равноценны по своему уровню и близки тематически. Организаторы выставок привлекают заинтересованные предприятия и компании к организации в рамках своих выставок различных мероприятий — конференций, семинаров, круглых столов и т.д. В рамках Международной транспортной



недели было организовано около 20 различных мероприятий, в т.ч. только в рамках выставки "ИнтерТранспорт/АгроЛогистика" — более 15. В рамках октябрьской выставки "ТрансУкраина. ИнтерСклад 2015" были организованы две конференции и Всеукраинский чемпионат водителей автопогрузчиков. Организация таких мероприятий в рамках выставок приносит свои результаты в виде увеличения количества посетителей выставок, заинтересованных в посещении различных конференций, круглых столов и т.д., и, соответственно, в виде увеличения количества экспонентов. Все вышеперечисленные конференции, семинары и т.д. были организованны компаниями, заинтересованными в проведении различных мероприятий в рамках определенных транспортных выставок.

Некоторые выставочные компании стараются изменять формат своих выставок — вводят новые разделы, "созвучные" по тематике с основной концепцией выставки. В качестве примера — организаторы Одесской выставки "АгроСфера", в которой принимали участие также и транспортные предприятия. На одной площадке с данной выставкой была создана экспозиция электромобилей. В качестве другого примера можно привести организацию Херсонской выставки "Фермер", в рамках которой была организована экспозиция легковых машин-внедорожников, которые незаменимы в условиях сельской местности и пользуются повышенным спросом среди аграриев.

Изменение и расширение формата своих мероприятий организаторами выставок, маркетинговая политика транспортных организаций, переключающихся на участие в нетранспортных узкоспециализированных выставках и конференциях: агрохозяйственных, металлургических, промышленных и т.д. — это не просто новые модные тенденции на рынке транспортных выставок — это адаптация к финансово-экономическим реалиям сегодняшнего дня. Происходит это в силу необходимости позиционирования своих услуг и продукции непосредственно перед участниками и посетителями данных выставок. Когда какой-либо морской порт (или перегрузочный терминал) принимает участие в агрохозяйственной выставке — это означает, что у данного порта есть такая необходимость. Необходимость в позиционировании своей организации, ее возможностей и технологий на агрохозяйственном или другом рынке. В то же время, это не исключает и участие данного транспортного предприятия в международных транспортных выставках и конференциях высокого уровня, где можно не только представлять услуги и продукцию своего предприятия, но и всегда найти будущих деловых партнеров, перенять опыт партнеров и конкурентов, узнать полезные нужные сведения, участвуя в различных конференциях, круглых столах и т.д.

БОХАН Сергей



ПРЯМАЯ ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ	ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ ПОДПИСНЫЕ АГЕНТСТВА
I. ПОДПИСКА	
Подписку можно оформить с любого числа и на любой срок, как на печатную и на электронную версии, так и "Комплексный пакет"	Подписку можно оформить только на электронную версию
II. ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА	
Цена подписки за 1 экземпляр дешевле. При оформлении подписки на полгода, год и более — предоставляются спеццены	Цена подписки за 1 экземпляр больше. Стоимость подписки неизменна независимо от срока подписки
III. ДОСТАВКА ПЕЧАТНОЙ ВЕРСИИ	
Курьером — в Киеве и Одессе в течение 1-го дня. Почтой — прямая рассылка из редакции	Только рассылка почтой, через офисы подписных агентств, что увеличивает срок доставки
IV. ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ	
Подписчики имеют возможность бесплатного размещения в журнале новостей, сообщений, статей и др. аналитических, обзорных, информационных материалов о деятельности и достижениях организации подписчика	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности бесплатного размещения в журнале аналитических, обзорных и информационных материалов о деятельности и организации подписчика
V. БОНУСЫ	
Подписчики имеют возможность размещения в журнале цветных и ч/б рекламных и информационных материалов: модулей, статей — по спеценам	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности размещения по спеценам цветных и ч/б материалов

ПО ВОПРОСАМ ОФОРМЛЕНИЯ ПОДПИСКИ И РАЗМЕЩЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБРАЩАЙТЕСЬ ПО АДРЕСУ:
УКРАИНА, 65001, Г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», ЖУРНАЛ «ТРАНСПОРТ»
ФАКС: +38 (048) 7-385-375; 7-287-221; ТЕЛ.: +38 (048) 7-385-385, 7-288-288. E-MAIL: INFO@TRANSPORT-JOURNAL.COM
ТЕЛ: +38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01 (СЕРГЕЙ БОХАН). E-MAIL: SUBSCRIBE@TRANSPORT-JOURNAL.COM;
ТЕЛ./ФАКС: +38 (044) 503-63-73; ТЕЛ.: +38 (097) 232-92-55 (ТАТЬЯНА ЯТЕЛ). E-MAIL:REKLAMA@TRANSPORT-JOURNAL.COM



Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании:

Сроки подписки: *с «__» 201_ г. по «__» 201_ г.*

Должность и Ф.И.О. руководителя:

ИНН Свидетельство плательщика НДС №

Тел: Факс:

Юридический адрес:

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки:

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail:

Вид деятельности:

www

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

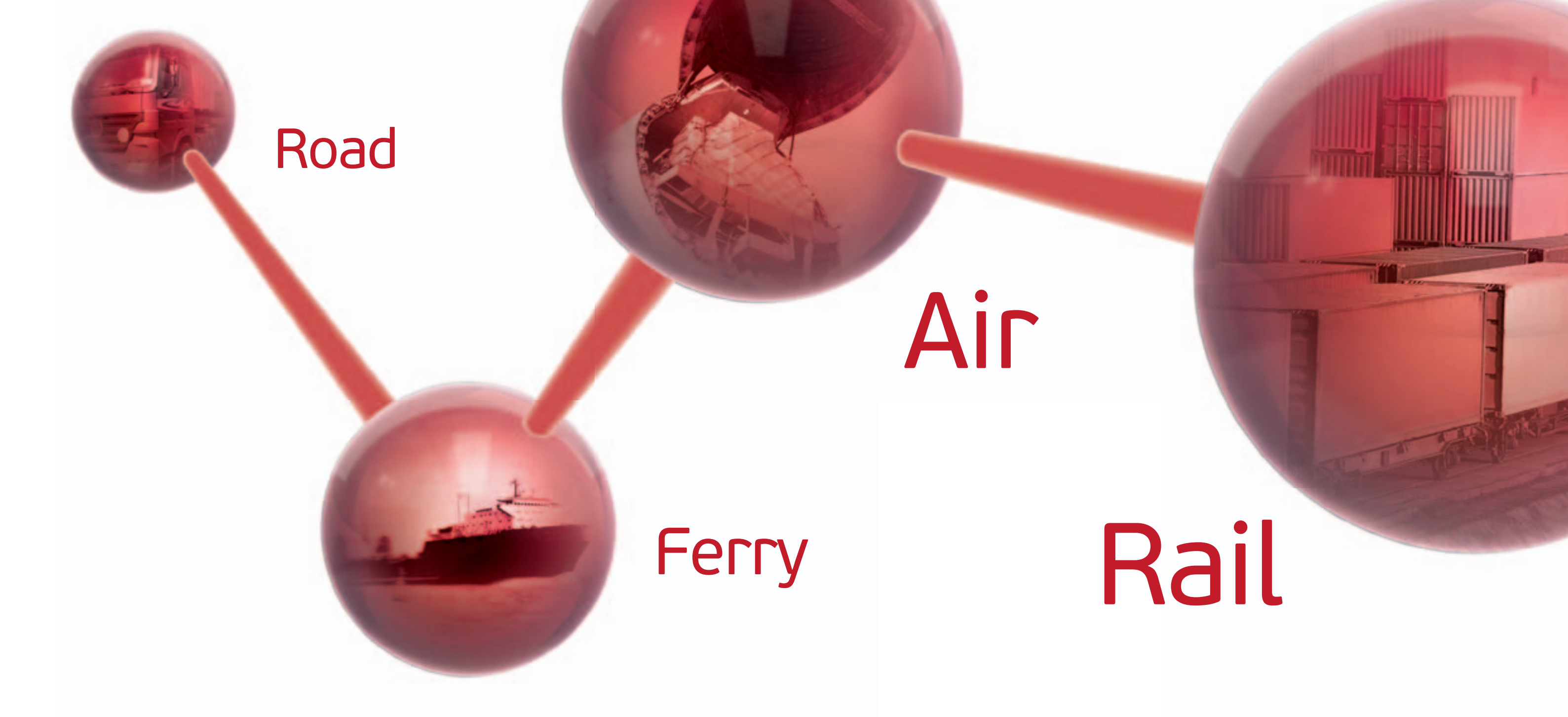
ПЕРИОД ПОДПИСКИ по 31 декабря 2017 года	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА					
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)		ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)		ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)	
	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца — PDF-версия:*** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца — печатная версия:*** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса		**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса		**Ежемесячно:** ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	
1 месяц	493,00 грн.	EUR 24*	330,00 грн.	EUR 18	218,00 грн.	EUR 14
3 месяца	1480,00 грн.	EUR 69	990,00 грн.	EUR 51	654,00 грн.	EUR 39
4 месяца	1972,00 грн.	EUR 90	1320,00 грн.	EUR 67	872,00 грн.	EUR 53
6 месяцев	2810,00 грн.	EUR 131	1881,00 грн.	EUR 99	1242,00 грн.	EUR 74
9 месяцев	4126,00 грн.	EUR 190	2760,00 грн.	EUR 142	1825,00 грн.	EUR 109
12 месяцев	5322,00 грн.	EUR 245	3564,00 грн.	EUR 184	2354,00 грн.	EUR 143
16 месяцев	7096,00 грн.	EUR 326	4752,00 грн.	EUR 245	3139,00 грн.	EUR 190

* — стоимость в EUR указана только для зарубежных контрагентов.

дата / подпись / М.П. / фамилия И.О., / должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221**; тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288**. E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM




Rail Transport
Организация железнодорожных перевозок


Container Transport
Организация контейнерных перевозок


Ferry Service
Организация паромных перевозок


Air Freight
Организация авиационных перевозок


Transshipment in Ports
Организация перевалки грузов в портах


Routing
Составление оптимального маршрута


Repacking of Cargo
Организация перетарки груза



24-hour Support
Круглосуточная сервисная поддержка


Security and insurance
Обеспечение услугами по охране и страхованию грузов


Customs clearance
Таможенное оформление грузов

Service center
P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine

+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua



Energy in motion

Сервисный центр
А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина

+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

www.plaske.com

Represents in Ukraine
Представитель в Украине



JSC Lithuanian Railways

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор



Navigation Maritime Bulgare JSC










C-A4-190515-01



Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region

Ильичевск Клайпеда
52 часа
Дистанция 1766 км

From Illichivsk to Klaipeda — 52 hours. Distance 1766 km.

Контрейлерный поезд «Викинг» – это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

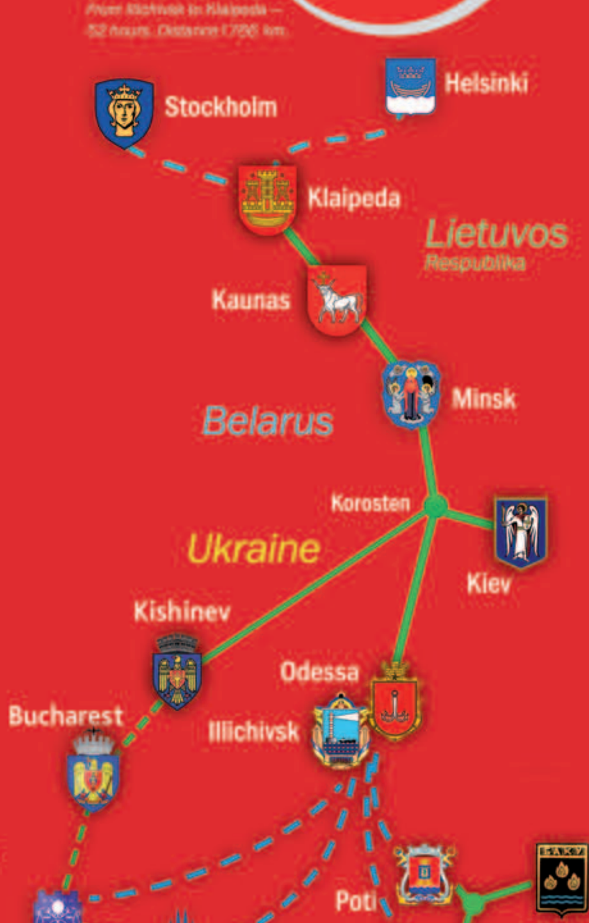
VIKING train,the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.



На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project. It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.

Преимущества проекта / Benefits

- Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки
  Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время
  Fixed schedule, reduced transit time
- Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования
  Safety and security of goods
- Ускоренные таможенные и пограничные процедуры
  Facilitated customs and border procedures
- Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей
  Linkage with Baltic and Black seas
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду
  Environment friendly

Возможности / Options

- Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы
  Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог
  Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways
- Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромах или судах Ро-Ро
  Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels

www.vikingtrain.com



Energy in motion

VIKING Train Operator

АО «ПЛАСКЕ» предоставляет полный спектр транспортных, логистических, таможенных и финансовых услуг при организации перевозок грузов по железной дороге, морем, авиа и автотранспортом.

PLASKE JSC renders full scope of transport, logistics, customs and financial services related to international freight forwarding by rail, sea, air, and road modes.

EFQM

MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaske.ua
plaske.ua